

REVISTA



CIMCON



Patrullera Zona Económica Exclusiva. OPV 93C. Diseño COTECMAR



COOPERACIÓN INTERNACIONAL:

SINERGIA DIFERENCIAL CONTRA LA DIÁSPORA CRIMINAL DEL NARCOTRAFICO



ANÁLISIS, INNOVACIÓN, INTEGRACIÓN REGIONAL



COTECMAR | Corporación de Ciencia y Tecnología
para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial

Copyright © COTECMAR (2018). No.10266, Registro de Diseño Industrial (BUQUE) 2018-04-20. Superintendencia de Industria y Comercio. La OPV 93C (Offshore Patrol Vessel de 93 mts de eslora) es un diseño exclusivo de Cotecmar, registrado en la Superintendencia de Industria y Comercio Colombiana bajo el No.10266 de 2018. Este buque es el resultado del esfuerzo y dedicación de sus diseñadores y colaboradores, quienes haciendo uso del conocimiento adquirido en proyectos anteriores, enriquecido en procesos de Transferencia de Tecnología y empleando herramientas de diseño que son estado del arte, han logrado el desarrollo del diseño contractual de una embarcación del tipo patrullero de Zona Económica Exclusiva. La identificación de sus requerimientos y las soluciones tecnológicas incorporadas, son producto de los procesos de innovación incremental y desarrollo de capacidades que lleva a cabo la Corporación para ofrecer a la Armada Nacional de Colombia y al mercado internacional, buques con tecnología avanzada y calidad certificada que satisfagan las necesidades de la industria naval. Se hace reconocimiento al Diseñador Industrial Vladimir Diaz Castiblanco por los derechos de autor que le confiere el haber sido el diseñador del render mencionado.

COOPERACIÓN INTERNACIONAL: SINERGIA DIFERENCIAL CONTRA LA DIÁSPORA CRIMINAL DEL NARCOTRAFICO



Vicealmirante Gabriel Pérez Garcés *Jefe de Operaciones Navales*

Si me preguntan cuál será la acción definitiva para acabar con el problema del narcotráfico, debo asegurar que después de más de dos décadas luchando contra este fenómeno que muta, se reinventa y traspasa fronteras marítimas y terrestres, la respuesta es que la única forma de contener el fenómeno, es entendiendo que aunque muchos países no contemplen el narcotráfico como una prioridad en sus políticas, es necesario que todos sin excepción trabajemos juntos para cerrarle a los narcotraficantes todas las rutas que puedan utilizar para su accionar ilícito y delictivo. Esto se resume en una palabra: Cooperación.

El tráfico marítimo siempre estará fuertemente vinculado con el narcotráfico, siendo el medio preferido para transportar todo tipo de sustancias ilícitas, y a pesar de tener rutas predilectas para la salida al mar de embarcaciones cargadas con estupefacientes, puntos de abastecimiento y entrega, las modalidades y rutas varían dependiendo de la presión que se ejerza en algunas zonas y de esta forma siempre se observará un fenómeno cambiante en tiempo y en espacio. De esta forma, la responsabilidad de la Armada Nacional en este esfuerzo es vital, y de ahí que de forma permanente se observe y estudie la dinámica del narcotráfico marítimo de sustancias ilícitas para estar a la vanguardia y vigentes en nuestros procedimientos de forma efectiva y eficaz.

Por ejemplo, nuevamente hemos observado un auge en la modalidad de acopio en el Caribe Norte, en frontera con República Dominicana y Curazao, debido al flujo permanente de diferentes tipos de embarcaciones pesqueros, lanchas rápidas y veleros que transitan entre las islas y promueven el tráfico ilícito.



Al observar este patrón, de forma inmediata para contrarrestar esta amenaza, replanteamos nuestra estrategia para combatir el narcotráfico de forma dinámica en tiempo real y ejerciendo presencia y control en todas nuestras áreas de responsabilidad.

Sin restar atención a otras zonas neurálgicas en el país que presentan un aumento en el tráfico de estupefacientes, especialmente en la costa pacífica sur de Colombia, se ha desarrollado una ofensiva operacional para ejercer un bloqueo y control sobre el Pacífico, evitando que los narcotraficantes delincan en áreas de la costa occidental del país que, por su difícil acceso terrestre, son mayormente utilizados los corredores fluviales para el tráfico de drogas ilícitas.

Considerando lo anterior, puedo confirmar que nuestro compromiso de lucha contra el narcotráfico, requiere de la asociación de esfuerzos para contrarrestar el incremento del tráfico marítimo de sustancias ilícitas en la región, siendo esta la mayor amenaza de nuestros espacios marítimos y fluviales.

A la dinámica de producción y tráfico de drogas ilícitas que ocurre en Colombia, se deben además adicionar otros factores que junto con el aumento del tráfico de estupefacientes por vía marítima, el aumento en la demanda en el mercado europeo, la persistencia en los niveles de consumo de algunos estados de Norte América y en el caso de Canadá el alto consumo de marihuana debido a la legalización de la misma, motivan a las organizaciones de crimen transnacional para idear los medios necesarios para poder traficar en los países mencionados anteriormente y en otros estados costeros de Europa y Asia, haciendo uso de la modalidad de carga contenerizada contaminada, para entregar el estupefaciente en puertos de países europeos de gran actividad, como Bélgica, al cual llegan grandes cargamentos de cocaína en contenedores en los últimos años.

Este incremento en el tráfico de sustancias ilícitas por contenedores se debe principalmente a tres factores: un aumento en los riesgos de transportar pequeñas o cómodas cantidades en las tradicionales embarcaciones tipo “go-fast”, el aumento en los precios del clorhidrato de cocaína y por ende al incremento de la demanda.

De esta forma es fácil comprender la responsabilidad que recae sobre todos los países mayormente afectados por este flagelo, sin importar la categorización en la cadena de valor del narcotráfico marítimo en cuanto a producción, tránsito o consumo; siendo todos afectados por la generalizada corrupción que maneja este tipo de economías ilícitas apadrinadas por el narcotráfico, siendo capaces de vulnerar controles y corromper entidades principalmente en las fronteras marítimas y terrestres, puertos y áreas de perfilamiento, siendo esto una debilidad al interior de muchos países que padecen este problema de tráfico multimodal de sustancias ilícitas por vía terrestre, marítima y fluvial.

La invitación desde la Jefatura de Operaciones Navales de la Armada Nacional, en la cual hombres y mujeres se esfuerzan comprometidamente en la lucha contra el narcotráfico y los delitos conexos, es a trabajar sin límites ni fronteras que nos impidan cumplir con nuestro deber a través de la cooperación con los países aliados de forma estratégica, para cerrar la brecha que cada día abre el narcotráfico a nivel mundial, siendo nosotros los encargados de negarle las posibilidades de seguir delinquir.

Pensando de forma global y bajo los marcos de cooperación que rige a cada uno de los Estados que combatimos el narcotráfico, debemos visualizar esta lucha contra el narcotráfico de forma transnacional, sin limitar las acciones exclusivamente al ámbito operacional de cada país, sino llevando nuestras operaciones más allá de las jurisdicciones de cada estado, con la legalidad que corresponde y siendo los acuerdos multilaterales la herramienta principal para materializar estas acciones.

De esta forma, podremos suplir entre todos los aliados, las necesidades o falta de recursos de los países, y teniendo claro la capacidad que tienen éstos de aportar en otras dimensiones como en el intercambio de información y de inteligencia, coadyuvando a la generación de una gran red mundial de aliados para combatir el narcotráfico por vía marítima y fluvial, coordinando estrategias bilaterales y multilaterales para reprimir el tráfico ilícito, lo cual es clave para desestabilizar las estructuras de narcotráfico.

La clave está en qué tan coordinados podemos llegar a trabajar, porque sin cooperación a nivel regional y global, los resultados se limitan a incautaciones en cada país, mientras que las cabezas de las redes narcotraficantes trabajan de forma ilegal y sincronizada, bajo el amparo de la corrupción que les brinda herramientas y recursos para traspasar límites y fronteras.



“ ... Mi mensaje lleva como derrotero, el fomentar una mayor cooperación e intercambio de información de inteligencia entre los países de la región, para que nos permita avanzar sin retrocesos en la lucha contra el narcotráfico, planeando y ejecutando operaciones de manera coincidente como lo hemos logrado con la Campaña Naval ORIÓN, donde los resultados nos demuestran que la coalición y la cooperación es la clave para avanzar sin retrocesos en la lucha contra el narcotráfico...”

*Vicealmirante Gabriel Pérez Garcés
Jefe de Operaciones Navales– Armada de Colombia*

*Capitán de Navío Juan Carlos Jiménez Howard
Director Contra las Drogas Armada Nacional*



dimensión de la interdicción marítima y fluvial multimodal no solo a la interdicción marítima tradicional hacia embarcaciones tipo go fast, Lanchas de bajo perfil (LPV), sumergibles y semisumergibles, sino también la interdicción marítima en puertos, marinas y astilleros, así como en el escenario fluvial y de litoral, la interdicción de embarcaciones fluviales con parásitos o artefactos navales improvisados y los depósitos ilegales, además del apoyo naval a la interdicción aérea.

La integración de estrategias multidimensionales multinacionales, permiten la generación y el desarrollo de iniciativas operacionales de gran impacto regional, como lo ha sido la iniciativa de la Armada Nacional de Colombia con la Campaña Naval ORION, **iniciativa diferencial construida con el apoyo regional, con alcance transregional**, campaña naval que ha dejado no solamente importantes cifras en incautaciones que han afectado la cadena de valor del narcotráfico desde su producción hasta el transporte, la afectación a estructuras de Crimen Transnacional, sino valores intangibles por su gran impacto y dimensión como es la construcción de una sinergia operacional transnacional, la generación de confianza sin fronteras, y el compromiso decidido contra el narcotráfico en el entendido de la responsabilidad compartida para enfrentar este flagelo que nos afecta a todos sin distinción; estos activos intangibles alcanzados gracias a la

EL LENGUAJE DE LA COOPERACIÓN, MULTIPLICA LAS CAPACIDADES Y SOMETE LA AMENAZA.

Entendiendo la actual dinámica del narcotráfico por vía marítima y fluvial como una actividad Criminal Transnacional sin respeto a la ley, fronteras, culturas, con actores visibles e invisibles que hacen uso ilícito del mar, de los ríos, de su infraestructura portuaria y medios de transporte, requiere ser atendida con estrategias integradas y multidimensionales **del orden multinacional** que abarquen en la



Campaña Naval Orión III

15 de abril de 2019, Cartagena - Colombia

cooperación internacional y a la sumatoria de información, esfuerzos y capacidades diferenciales de las Armadas, Servicios de Guardacostas, de inteligencia e instituciones del orden de los diferentes países de la región vinculados a esta iniciativa, nos permitirán continuar enfrentando esta diáspora criminal con innovación permanente e ideas disruptivas para afectar su dinámica con el conocimiento del fenómeno.

El Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico CIMCON continúa siendo parte fundamental de esta integración de estrategias multidimensionales de orden multinacional, al integrar el conocimiento proveniente de diferentes latitudes y experiencias de sus investigadores internacionales, que nos permiten analizar y entender el fenómeno del narcotráfico por vía marítima de manera holística y desde diferentes perspectivas.

Ninguna estrategia o iniciativa de cualquier índole arrojaría resultados si no es con el compromiso de los hombres y mujeres que combaten este delito a través de los espacios marítimos, fluviales, aéreos y terrestres de la región, ya que son ellos los que materializan estos procesos, inclusive hasta con el sacrificio supremo de su vida.





COMITÉ EDITORIAL

Vicealmirante Gabriel Alfonso Pérez Garcés
Jefe de Operaciones Navales Armada Nacional

Capitán de Navío Juan Carlos Jiménez Howard
Director Contra las Drogas Armada Nacional

Capitán de Navío Héctor Armando Castañeda Beltrán
Director Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

DISEÑO Y EDICIÓN

Capitán de Navío Héctor Armando Castañeda Beltrán
Director Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Jefe Técnico Fermín Olivares Mendoza – Armada Nacional de Colombia
Jefe División de Información y análisis Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Infante de Marina Wilmer Albeiro Argumedo Gómez
Jefe Comunicaciones y Diseminación de Información Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

COMITÉ CIENTÍFICO

Capitán de Navío Rafael Eduardo Cossio Lugo – Secretaría de Marina Armada de México
Analista e investigador internacional Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Capitán de Corbeta Roberto De Jesús Saucedo Guzmán – Secretaría de Marina Armada de México
Analista e investigador internacional Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Teniente de Navío Fermin Abrahan Moreno Coello – Fuerza Naval de Honduras
Analista e investigador internacional Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Técnico Segundo Pablo Emilio Herbias Robles – Marina de Guerra del Perú
Analista e investigador internacional Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

ESTRUCTURACIÓN Y SOPORTE

Capitán de Navío Héctor Armando Castañeda Beltrán
Director Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Jefe Técnico Fermín Olivares Mendoza – Armada Nacional de Colombia
Jefe División de Información y análisis Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Infante de Marina Wilmer Albeiro Argumedo Gómez
Jefe Comunicaciones y Diseminación de Información Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

COMITÉ DE ANÁLISIS

Jefe Técnico Luis Fermín Olivares Mendoza – Armada Nacional de Colombia
Jefe División de Información y análisis Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Suboficial Jefe Dairo Jair Quintero Arrieta – Armada Nacional de Colombia
Analista Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Sargento Segundo Xavier Enrique Sayas Muñoz
Analista Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Suboficial Tercero Miguel Ángel Tache Rodríguez
Analista Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico
Diagonal 20. Transversal 52
Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla”
Barrio “El Bosque”. Isla “Manzanillo”
Cartagena de Indias D.T. y C.
Bolívar (Colombia)
Móvil (+57) 310 795 4642
E-mail: direccion@cimcon.mil.co
<http://cimcon.armada.mil.co>

CONTENIDO



LA OPORTUNIDAD DEL NARCOTRÁFICO ANTE LA FACILITACIÓN DEL
COMERCIO MARÍTIMO

Capitán de Navío Rafael Eduardo Cossío Lugo – (MÉXICO)

8

OPIÁCEOS Y OPIOIDES: UN PROBLEMA EN CRECIMIENTO

Capitán de Corbeta Roberto De Jesús Saucedo Guzmán – (MÉXICO)

24

EL NARCOTRÁFICO Y SUS IMPLICACIONES EN EL CONTEXTO TURÍSTICO
REGIONAL

Teniente de Navío Fermin Abrahan Moreno Coello – (HONDURAS)

40

DROGAS LÍQUIDAS: NUEVA ESTRATEGIA SILENTE DE LAS ORGANIZACIONES
CRIMINALES

Técnico Segundo Pablo Emilio Herbias Robles – (PERÚ)

54

INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO: BALUARTE FUNDAMENTALES
PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL

Capitán de Fragata Álvaro Eduardo Díaz Rivera – (COLOMBIA)

70

INTEGRACIÓN REGIONAL:

ACTIVIDADES DEL CIMCON. PRIMER SEMESTRE DE 2019

Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico

85



LA OPORTUNIDAD DEL NARCOTRÁFICO ANTE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO



Capitán de Navío
RAFAEL EDUARDO COSSÍO LUGO
Secretaría de Marina – Armada de México
Investigador Internacional
Centro Internacional Marítimo de Análisis
Contra el Narcotráfico



LA OPORTUNIDAD DEL NARCOTRÁFICO ANTE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO

RESUMEN

El transporte ilegal de estupefacientes por vía marítima se está diversificando desde el empleo de las lanchas rápidas tipo "Go-fast" hasta el empleo de buques portacontenedores para esconder la carga ilícita. Los narcotraficantes han encontrado ventajas ante el mecanismo mundial de facilitación al comercio marítimo que rige en la mayoría de los países que buscan en la operación de sus puertos, una proyección de su economía. Por un lado la prioridad es agilizar el movimiento de contenedores para fomentar el comercio y al mismo tiempo las autoridades establecen coordinaciones estrechas para poder identificar actividades ilícitas enfrentando una tarea muy difícil y complicada. Solo a través de la mayor cooperación e integración de toda la comunidad marítima se podrá montar una defensa mas fuerte ante el grave problema del narcotráfico en los puertos.

Palabras claves:

Estupefacientes,
Narcotráfico,
Puertos, Facilitación,
Comercio Marítimo.

ABSTRACT

The illegal transport of narcotics by sea is diversifying from the use of "Go-fast" speedboats to the use of container ships to hide the illicit cargo. Drug traffickers have found advantages in the global mechanism of facilitation to maritime trade that prevails in most of the countries that seek in the operation of their ports, a projection of their economy. On the one hand, the priority is to expedite the movement of containers to encourage trade and at the same time the authorities establish close coordination to identify illicit activities facing a very difficult and complicated task. Only through the greater cooperation and integration of the entire maritime community will a stronger defense be able to mount before the serious problem of drug trafficking in the ports.

Keywords:

Illegal Drugs, Drug
Trafficking, Ports,
Facilitation,
Maritime Trade.

El narcotráfico es un problema con una dinámica transnacional que está afecta a varios países, introduciéndose en las sociedades sin importar su nivel de desarrollo y cultural.

El transporte de estupefacientes se vuelve una cadena logística de alto valor con ciertos grados de complejidad, de organización, correspondencia y corresponsabilidad, entre organizaciones criminales transnacionales (OCT) que se encuentran en diversos lugares del planeta. Los océanos forman parte de un gran corredor logístico o súper carreteras marítimas para el transporte de sustancias ilegales. La lógica de las rutas marítimas obedece a la función o rol que se presenta en cada país en la cadena del narcotráfico. Es decir, se tienen los países productores, los países de tránsito y los de destino final o consumidores. Históricamente en el transporte de drogas por mar, el empleo de lanchas rápidas tipo “Go Fast”, ha sido el más utilizado. Sin embargo, el fenómeno sigue creciendo y sobre todo innovando o mutando, generando nuevas estrategias para vencer o estar lejos del alcance de las autoridades que luchan contra este flagelo.

Es por eso que las OCT están actuando en los puertos y sus operaciones, especialmente aquellas con carga en contenedores. Se aprovechan de las grandes oportunidades de crecimiento y facilitación que el comercio marítimo experimenta de manera constante.

LA IMPORTANCIA DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL

De acuerdo a datos de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD), en la revista del transporte marítimo del 2018, el comercio marítimo mundial cobró impulso en 2017, con una expansión del volumen del 4%, el crecimiento más rápido en cinco años. El comercio marítimo mundial se estimó en 10.700 millones de toneladas, y los productos

básicos a granel alimentaron casi la mitad del aumento de volumen. Teniendo en cuenta el bajo efecto de base, la recuperación benefició a todos los segmentos del mercado; el comercio en contenedores y los productos secos a granel registraron la expansión mas rápida.

El análisis de la UNCTAD apunta a un crecimiento continuo en el comercio marítimo mundial que se relaciona con la mejora continua de la economía global. En consonancia con el crecimiento previsto del producto interno bruto (PIB) mundial, la UNCTAD espera que las cifras del comercio marítimo internacional siga creciendo, proyectando 4% en 2018. Del mismo modo, se vislumbra mayor crecimiento hasta de un 3,8% entre 2018 y 2023 (UNCTAD, 2018).

Imagen No. 1: UNCTAD



Fuente: <http://www.un.org>

La UNCTAD deja claro el ritmo constante de crecimiento que experimenta el comercio marítimo, eso representa mayores rutas, buques con mayores capacidades de carga, nuevas empresas que en general para el narcotráfico puede representar un campo de oportunidad.

El comercio marítimo es tan popular debido a su costo beneficio, es decir, muy bajo el costo en relación a la cantidad de carga que se puede transportar. Esto lo vuelve un transporte mas eficiente, barato, muy organizado y que además se respalda por muchas regulaciones que cuidan y velan por que siempre se mantenga lo más expedito posible.

Hoy en día, el noventa por ciento de los bienes comercializados en todo el mundo viajan por mar, y la historia reciente de la logística marítima ha visto aumentos espectaculares en el tamaño y la capacidad de los buques. El crecimiento de las dimensiones y capacidades de los barcos porta contenedores ha sido exponencial.

A partir del 2014 aparecen buques de 400 metros de longitud con capacidad para 19,100 contenedores (TEU) como el “CSCL Globe” y el buque hermano el “MSC Oscar”, el cual puede transportar hasta 19,224 TEU. Sin embargo, ya se tienen nuevos proyectos de construcción para superar los 19,000 TEU con buques que empezarán a navegar en el 2019.

Imagen No. 2 : Comparación de la capacidad de carga de un buque porta contenedores



La historia del desarrollo de los buques porta contenedores ha tenido un incremento de 833 TEU en 1962 hasta 21,413 TEU en la actualidad con el buque OOCL Hong Kong. En cifras se puede interpretar como un aumento del 2570 % en 57 años, un 45% de crecimiento anual (ABB, Maritime Cargo Vessels, 2019).

Fuente: <http://new.abb.com/maritime-cargo-vessels>

Aquí entra la oportunidad para las OCT que encuentran en esta actividad una vía de acceso para corromper las estructuras de los puertos en cuanto a su seguridad y funcionamiento para contaminar la carga con estupefacientes. Aprovechan las expansiones y proyectos de desarrollo de los puertos en los cuales se proyecta siempre abrir nuevos mercados, nuevas rutas, con gran diversidad de cargas.

Imagen No. 3 : Buque OOCL Hong Kong



Fuente: <http://www.maritimeworld.com>

El narcotráfico por mar se presenta en 14 modalidades que se definen en base a los medios empleados para transportar los estupefacientes. Estas modalidades a su vez se sub clasifican en técnicas para ocultar la carga ilícita, utilizando los buques o sus cargas. La modalidad de lanchas tipo “Go-Fast” siempre ha sido la más popular, sin embargo, en los últimos años, el empleo de los puertos marítimos y sus buques con carga en contenedores ha ido al alza. Las tres modalidades relacionadas directamente con la operación de los puertos son:

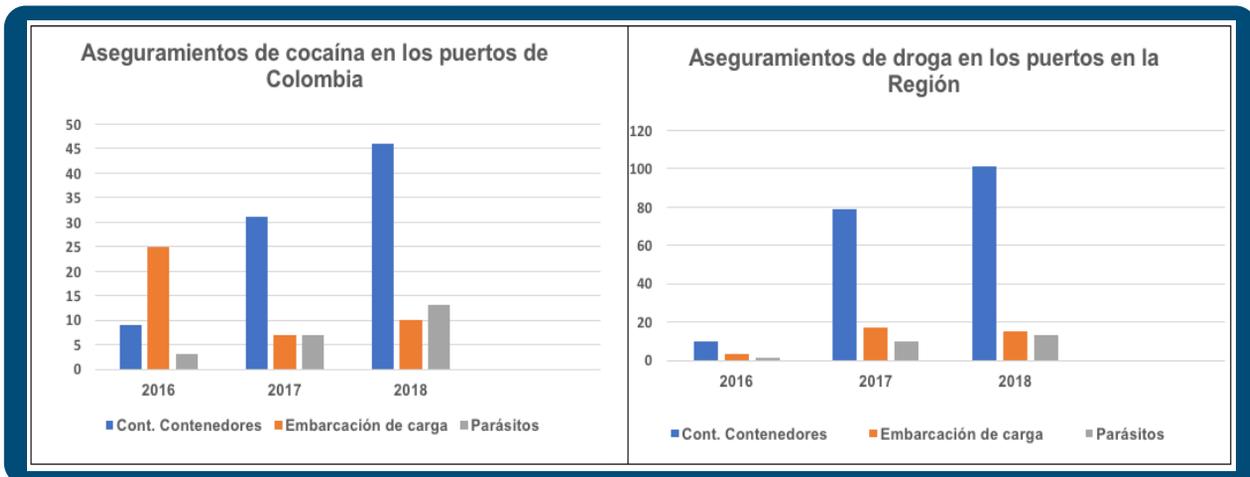
- Carga contenerizada
- Empleo de embarcaciones de carga
- Cargas parásitas

En el 2018 en Colombia se presentaron 215 eventos marítimos de aseguramientos de droga, 70 de estos o bien el 33%, se dieron en relación directa a los puertos. Con respecto a lo sucedido en la región (Continente Americano excepto Colombia), la estadística indica que, de los 334 eventos registrados, el 40% también afectó el funcionamiento del sistema portuario. En el caso de Europa el porcentaje se incrementa en virtud que, de un total de 143 eventos registrados, el 64% fueron eventos de aseguramientos dentro de los puertos (Informe CIMCON, 2018).

Lo anterior denota un interés del crimen para delinquir en los puertos. De acuerdo al análisis planteado por el Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico (CIMCON), los narcotraficantes buscan los puertos porque pueden hacer más rentable el negocio, ofrecen diversos medios para mover el producto ilícito. El empleo de los buques y sus cargas como fachada para transportar cocaína abate costos. Es decir, simplifica la logística del transporte por mar, misma que contempla el pago de personal de patrones de lanchas o tripulantes, embarcaciones, combustible, vigilancia, tecnología de navegación etc. Emplear buques y sus cargas para el narcotráfico también le da los criminales un nivel menor de exposición y riesgo (CIMCON, ARN-01/2019).

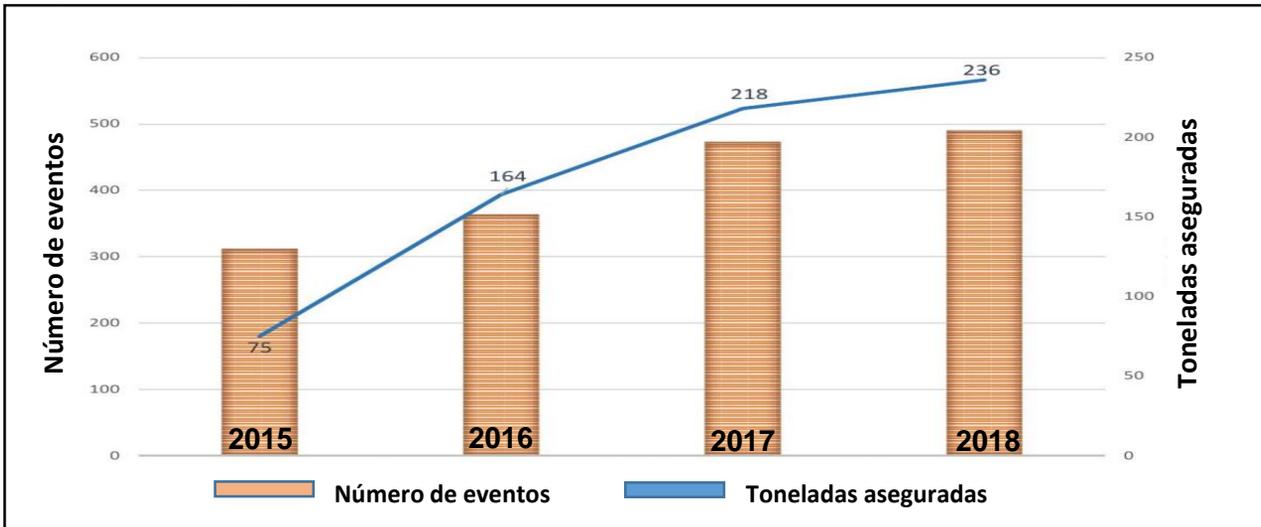
A través del trabajo que realiza el CIMCON se puede identificar una estadística que denota un incremento importante en la recurrencia de casos de transporte ilegal de cocaína en buques porta contenedores en los últimos 3 años. Las gráficas que se muestran a continuación ilustran el incremento sustancial que se ha presentado en los últimos 3 años en el caso de los aseguramientos de cocaína en contenedores marítimos en puertos. Los aseguramientos se muestran para los puertos colombianos y para aquellos de la región (Estadísticas Informe anual CIMCON).

Imagen No. 4 : Estadísticas de aseguramientos de cocaína en puertos



Fuente: elaboración propia con información del CIMCON

Imagen No. 5 :Aseguramientos en contenedores a nivel mundial 2015-2018



Fuente: Nimitz Operational Intelligence Center

La Oficina de Inteligencia Naval de los Estados Unidos publica en su análisis sobre cocaína contenerizada una tendencia al aumento en los últimos tres años. En el tema de narcotráfico en contenedores siempre se enfrentan varias limitaciones ante la oportunidad del narcotraficante para delinquir en los puertos. Existe un mecanismo para facilitar el transporte marítimo y pareciera ser un escenario propicio para las OCT.

EL PILAR DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

En los puertos marítimos, los servicios de aduanas, de inmigración, salud, así como otras autoridades públicas suelen exigir varios documentos relativos a los buques, a su tripulación, pasajeros, equipaje, a la carga y al correo. Todo papeleo innecesario provoca procesos lentos y un sistema ineficiente en cualquier estructura administrativa. En el caso del transporte marítimo es aún más crítico dado su carácter internacional y a la tradicional aceptación de formalidades y procedimientos. La Organización Marítima Internacional (OMI) busca de manera constante reducir el papeleo innecesario de los puertos a través del Convenio de Facilitación.

El objetivo principal del Convenio es lograr que el transporte marítimo sea lo más eficiente posible, procurando el tránsito fluido de buques, cargas y pasajeros en los puertos. Esta eficiencia repercute de manera evidente en el crecimiento del comercio y, por consiguiente, en la economía mundial. Comprende "Normas" y "Prácticas recomendadas" en relación con las formalidades, documentos y trámites aplicables a la llegada, estancia y salida de buques, abordando todos los aspectos como su tripulación, pasajeros, equipaje y carga. Los retrasos prolongados implican trabajo adicional para las autoridades portuarias y aduaneras, mayores costos para los propietarios y armadores de buques, presión para los capitanes y miembros de la tripulación que tienen que entregar la mercancía a tiempo, la pérdida de cargas e incluso la pérdida de fletes para los propietarios de buques.

El Comité de facilitación está trabajando en forma conjunta con los Estados Miembros para procurar que los buques se trasladen de un puerto a otro sin retrasos innecesarios, simplificando y reduciendo el papeleo y los trámites durante su estancia y partida en viajes internacionales.

La postura de la OMI a través de su Convenio de Facilitación y más en detalle en lo contenido en la Circular 040 del 2013 es que las formalidades, los procedimientos y el papeleo en el comercio internacional y el transporte benefician a todas las partes. De primera instancia son generados por la necesidad tanto de los gobiernos como del comercio marítimo con el fin de monitorear y controlar el movimiento de mercancías, la transferencia de servicios, cuidando así los intereses legítimos de cada parte.

Los esfuerzos de facilitación en los que participan la OMI, los organismos internacionales y nacionales de diversos países han mejorado los flujos de información, analizando procesos para simplificar requisitos, armonizar procedimientos y la documentación. Sin embargo, es difícil extender esta armonización en todos los países, muchas veces depende del desarrollo o cultura del lugar. El comité de facilitación aporta que entre otros aspectos se tienen precedentes históricos, inercia comercial, dificultad para ajustar los métodos de sus organismos de control o ignorancia de soluciones que se han desarrollado en otros lugares. Es decir, resistencia al cambio (circular 040 del comité de facilitación, 2013).

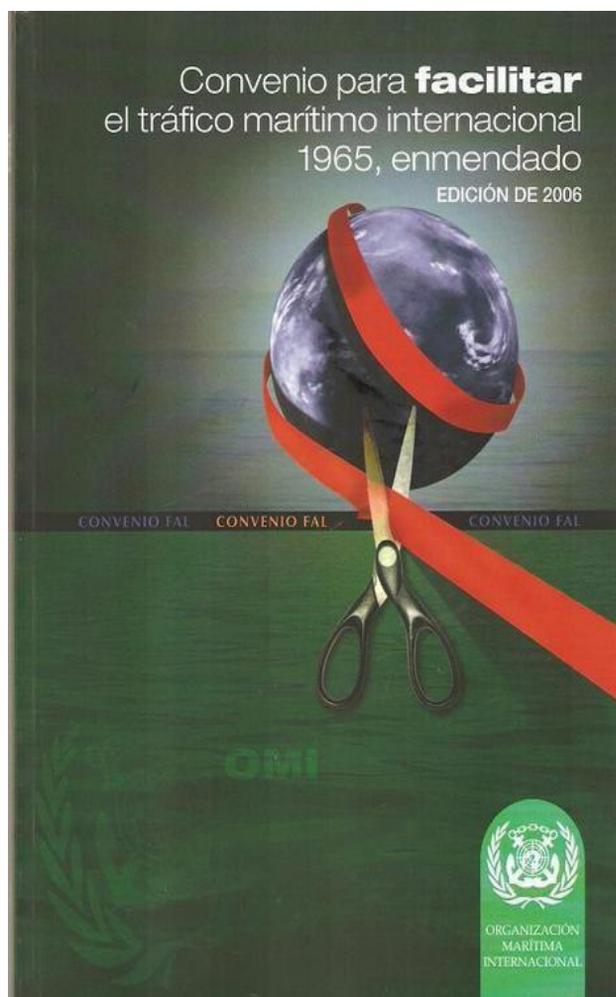
La prioridad siempre va a ser la rapidez en el transporte marítimo, este esfuerzo podría ir en contra del que realizan las autoridades en el caso de la sospecha de actividades ilícitas en los barcos. Por ejemplo, en el caso de contrabando o tráfico de migrantes ilegales por mar, la OMI a través de su convenio FAL en su circular 896 del 2016 establece:

“Si se toman medidas contra cualquier barco sospechoso de actividades ilícitas como el tráfico, contrabando o el transporte de migrantes por mar, el Estado en cuestión debe tener en cuenta no poner en peligro la seguridad de la vida humana, la del barco y la carga”.

Principalmente la carga de manera de no afectar los intereses comerciales y legales del Estado del pabellón o de cualquier otro Estado interesado.

Esta recomendación puede representar una presión para las autoridades ante la iniciativa de retener un barco para inspección por sospechar de actividades ilícitas. La OMI además de promover la facilitación del comercio marítimo, también vela por la prevención en la seguridad y protección marítima. Poniendo énfasis en la amenaza del narcotráfico en los puertos y sus buques.

Imagen No. 6: Políticas OMI



Fuente: www.imo.org

La resolución del comité de seguridad de la OMI (MSC .228) del 2006 emite guías sobre escenarios de tráfico de droga en barcos:

La introducción y ocultación abierta o encubierta de drogas dentro del barco

En esta situación el traficante puede abordar el barco, ocultar un paquete y desembarcar antes de su descubrimiento.

Introducción indirecta y ocultamiento de drogas dentro del barco.

El traficante utiliza medios para ocultar su paquete ilícito a bordo (por ejemplo, en la carga, su embalaje o contenedores, algún artículo de equipaje de pasajeros o tripulación, en una caja de provisiones nuevas o en una caja de repuestos para máquinas). Tal ejercicio generalmente pone todo el riesgo de detección de un tercero inocente.

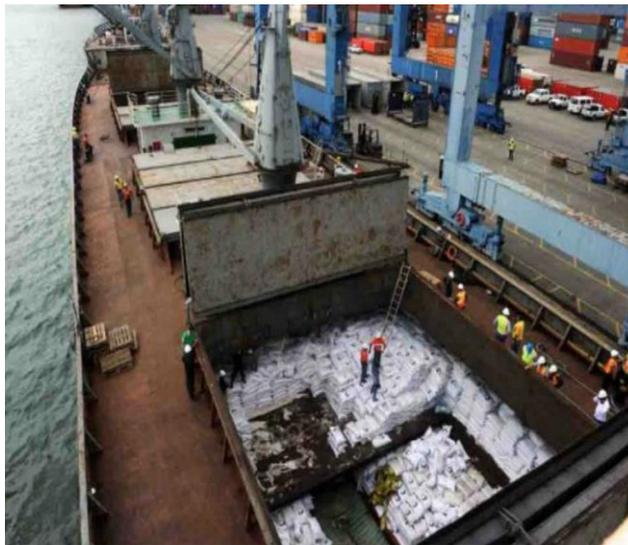
Conspiración para introducir la droga al barco involucrará a uno o más miembros de la tripulación o del personal de tierra

Por ejemplo un operador de grúa y miembro de la tripulación en la casa del puente durante la carga y descarga.

Ocultamiento de drogas en el exterior del buque.

Un buzo oculta la carga ilícita en el casco del buque, ya sea a una toma principal, un soporte de hélice o un ajuste del timón. Estas acciones requieren un conocimiento y una habilidad técnica considerables y solo los realizan los traficantes más sofisticados. Esta forma de tráfico ilícito es más probable en las áreas productoras de drogas, que también son las áreas de mayor riesgo. En los principales puertos de Colombia, las autoridades comienzan a programar inspecciones submarinas a los cascos de los buques en base a inteligencia sobre riesgo de algo ilícito.

Imagen No. 7: Inspección en bodegas de carga



Fuente: <http://www.mundomaritimo.com>

Las guías que emite la OMI sobre las advertencias del narcotráfico en los buques están disponibles en fuentes abiertas en internet. Es decir, están disponibles para cualquier persona que pueda consultarlas, esto puede resultar contraproducente pues irónicamente pueden servir de guía para los narcotraficantes para obtener ideas sobre cómo delinquir. O por el contrario conocer cuáles son las áreas o los escenarios que las autoridades ya tienen identificados para variar sus métodos.

Pero qué pasa cuando un buque resulta involucrado en un caso de transporte ilegal de estupefacientes.

- ¿Quiénes son los responsables?
- ¿Cuál es la responsabilidad del comandante o capitán del barco?
- ¿Porqué los barcos son un atractivo para transportar droga?
- ¿Cuál es la diferencia en un caso de droga a bordo si esta se encuentra en la carga o si se encuentra dentro del buque?

Cuando se da un evento de aseguramiento de estupefacientes mezclado con al carga de un buque siempre se cuenta con un factor o denominador común el hecho de que no se encuentren responsables o culpables. De hecho es presumible que esa es una de las razones por las cuales se ha denotado un incremento importante en los casos de aseguramientos de droga en los puertos y en las actividades relacionadas con estos.

La dinámica de los mismos representa una buena oportunidad para el narcotraficante en términos de baja exposición y riesgo de ser detenidos. Además de abatir costos de logística, es difícil hallar responsables, a continuación se presentan dos de ellos.

Responsabilidad legal a los capitanes o tripulación de los barcos por eventos de narcotráfico

En la historia del comercio marítimo ha habido algunos casos en los cuales se han llevado a cabo detenciones a miembros de la tripulación por resultar culpables de narcotráfico. Estos casos han sido aislados y también han tenido ciertas peculiaridades dejando aún muy ambiguo el alcance de las leyes sobre este tipo de casos. El tema de la criminalización de la gente de mar en general, y más específicamente con respecto a la carga transportada a bordo de un buque de alto bordo, cobró importancia a raíz del caso del Capitán Laptalo y el barco "Coral Sea".

Laptalo fue arrestado en julio de 2007 en el puerto griego de Egion, su barco zarpó del puerto ecuatoriano de Guayaquil tres semanas antes, con casi 200.000 paletas llenas de bananos destinados inicialmente al puerto italiano de Civitavecchia.

Después de haber tocado varios puertos en el Mediterráneo y mientras descargaban la carga en Grecia en el puerto de Egion, los oficiales de aduanas encontraron 52 kg de cocaína es-

condidos entre los bananos. A pesar de que el capitán Laptalo afirmó su inocencia fue detenido junto con dos de sus oficiales. Las autoridades griegas lo llevaron a juicio condenándolo a 14 años de prisión y sus oficiales quedaron liberados (Balkan Insigth, 2018).

Imagen No. 8: Capitán Laptalo detenido por narcotráfico



Fuente: <http://www.balkaninsigth.com>

Los argumentos que la fiscalía manejó en este caso es que el capitán, tenía que saber todo lo que estaba sucediendo en el barco, incluido el contenido de la carga que llevaba. Del mismo modo afirmó que era "ilógico que alguien enviara cocaína sin ningún control sobre ella". Contrario a lo que ocurre en la actualidad con cargas ilícitas decomisadas en contenedores sin captura de responsables. Además, basándose en la declaración de las autoridades de Ecuador en las que afirmaron haber inspeccionado el barco antes del zarpe, lo que pudo haber dejado en evidencia que la droga fue subida a bordo en algún punto de la travesía. El caso se llevó a una apelación en la que el consejo judicial llegó a una conclusión diferente: los fiscales finalmente admitieron que no había pruebas de que Laptalo fuera responsable del contrabando. Los expertos internacionales en derecho marítimo convencieron a los jueces de que no es el capitán, sino la empresa que comercializa bananos la responsable del contenido de la carga, así como la ubicación a la que se dirigía el barco (Radionov, 2010).

Algunos hechos sobre este evento son importantes de analizar y tomar en cuenta para apreciar la perspectiva de cómo los narcotraficantes pueden actuar con oportunidad ante las debilidades del sistema.

Imagen No. 9 : Aseguramiento en contenedores



Fuente: <http://www.dialogoamericas.com>

Evidentemente hay hechos que pueden deducir que hay una ausencia de responsabilidad penal del capitán en un evento de droga en la carga de su buque. Para el caso del Capitán Laptalo:

- Las ordenes de llegar al puerto griego de Egión las recibió el capitán 13 días después de haber salido del puerto de Guayaquil, así mismo las instrucciones para descargar la mercancía las obtuvo 17 días después. Lo anterior puede descartar la posibilidad de que el capitán pudiera haber actuado de manera premeditada.
- Toda la carga, junto con las dos cajas que contenían drogas, fueron empacadas en las instalaciones cerradas de manejo de carga del puerto de Guayaquil.
- La entrada a esa parte del puerto está estrictamente prohibida a la tripulación del barco, permitiendo la entrada solo a los estibadores del puerto.

- Ningún miembro de la tripulación podría haber sabido que las cajas que contenían las drogas se descargarían en Egión. Además, sería imposible introducir la cocaína en la carga mientras se encuentran en las bodegas, dado el acceso limitado a las bodegas y la falta de espacio”.

En base a los puntos anteriores, la defensa también logró demostrar que habría sido físicamente imposible acceder a la carga una vez que se cargó. Por lo que la ausencia de responsabilidad legal del capitán era justificable (Radionov, 2010).

El segundo caso de importancia en el cual se ve involucrado el capitán del barco y sus oficiales en un evento de tráfico de droga se da también con una tripulación croata del barco M/s Therese con una carga de azúcar que zarpo del puerto de Buenaventura en Colombia. Las autoridades colombianas inspeccionaron el buque revisando el interior, el cuarto de máquinas mas no el casco del buque. Posteriormente el buque estuvo en la zona de fondeo próxima al canal de Panamá, lugar en donde las autoridades panameñas fueron alertadas por las colombianas acerca de la presunta existencia de un cilindro parásito con droga adherida al casco del buque.

Imagen No. 10 : Canal de Panamá



Fuente: <http://www.eluniversal.co>

Esta situación fue comprobada, la droga se encontraba ahí y como resultado dos tripulantes del barco fueron detenidos e investigados por varios meses sin ninguna evidencia, solo por el hecho de la responsabilidad que adquieren al comandar el buque. Fueron acusados de colocar la droga en el casco, del transporte y de la importación a aguas de Panamá y / o de supervisar la droga en tránsito. Sin embargo, durante los siguientes procedimientos no se encontraron pruebas de ello y finalmente fueron liberados.

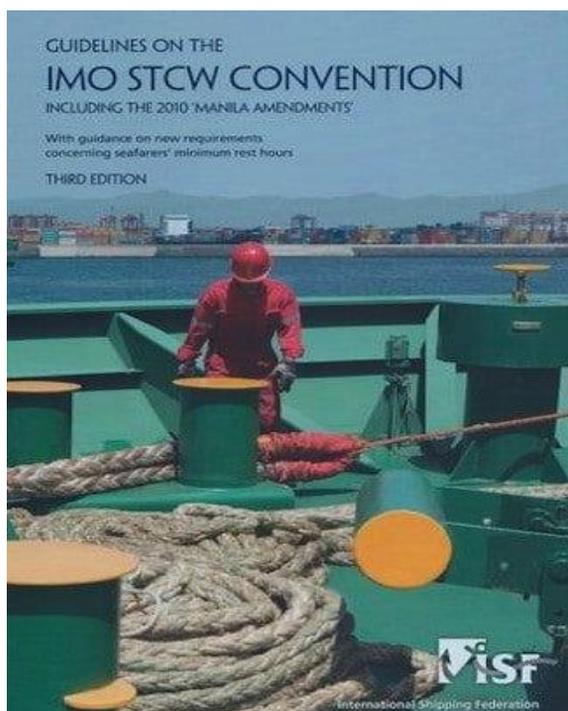
Como conclusión del caso, se determinó que ni el Capitán Laptalo, ni ningún otro capitán podrían ser procesados de acuerdo con la responsabilidad del comando, un precedente que puede usarse en el futuro en casos similares. Es relativamente complejo entender correctamente la posición del capitán de un barco con respecto a la posible responsabilidad penal por tráfico ilícito de drogas. Este entendimiento demanda contar con amplios conocimientos en áreas marítimas, administrativas y prácticas que constituyen la realidad del transporte marítimo y la navegación marítima.

Es fundamental enfatizar que sobre la búsqueda de la responsabilidad penal se profundice en los siguientes temas específicos:

- Las funciones de un capitán del barco, especialmente con respecto a la carga transportada
- El proceso de manipulación de la carga, la documentación correspondiente y la diferencia entre la responsabilidad marítima y comercial de la carga según el contrato de transporte.

¿Será la experiencia de estos dos aseguramientos y las implicaciones que se observaron en las diligencias legales lo que favorece a las acciones del narcotráfico en

Imagen No. 11 : Publicación de la OMI



Fuente: <http://www.imo.org>

los buques de carga en contenedores?

Sin duda los eventos del Capitán Laptalo en el buque “Coral sea” y el M/S Therese, dejaron un precedente en el ámbito marítimo internacional sobre la posible responsabilidad legal que se le puede atribuir al capitán o a la tripulación del barco en el caso de un evento de hallazgo de droga.

Radionov menciona en su artículo sobre la responsabilidad legal de los capitanes de buques en casos de narcotráfico:

“Los buques son las mulas perfectas para el narcotráfico”

No queda la menor duda de que en base a los acontecimientos descritos anteriormente, un gran porcentaje del contrabando mundial de armas, estupefacientes y personas se está llevando a cabo por medio de buques de carga, impactando en los contenedores.

Tomando en cuenta que el transporte marítimo es el medio más barato para mover carga a grandes distancias, también ofrece grandes espacios propicios para esconder carga ilícita tanto en la carga como en diversas partes de la estructura de los buques más grandes y modernos.

Imagen No. 12 : Modalidad de narcotráfico



Fuente: internet

De estas formas los narcotraficantes siempre se las arreglan para esconder la droga y cuando se hace en la carga, cada vez es más difícil o casi imposible inspeccionar la totalidad de la misma.

En el caso de la carga en contenedores su inspección es una tarea muy compleja que requiere personal especializado de varios países, equipos tecnológicos avanzados, equipos caninos, entrenamiento especial, etc. Aunado a lo complejo del proceso de inspección, también de acuerdo a las condiciones de facilitación que exige la industria, todo obedece a la lógica de no detener o causar demoras innecesarias al buque y su carga. Las medidas y acciones para detectar algún contenedor con droga exigen el desarrollo de técnicas de perfilación de buques o análisis de riesgos. Estas requieren además de capacitación del personal, de mucha cooperación e integración de fuerzas, pero en algunas ocasiones pareciera que la facilitación en el transporte marítimo es una limitante para esta acción.

Aun así con todos los esfuerzos para combatir el narcotráfico en contenedores marítimos, a nivel mundial y según los datos estadísticos del CIMCON, los eventos de aseguramiento de estupefacientes en carga contenerizada es la modalidad más recurrente en el ambiente marítimo (CIMCON, BSN-22-19). Resulta difícil cargar responsabilidades o hacer partícipes a los capitanes de los barcos por la seguridad de la carga, normas y reglas lo prohíben como el código PBIP (Código de Protección a buques e instalaciones portuarias). Estas reglas limitan legal y físicamente la actuación o el involucramiento del capitán de un barco en el manejo de la carga de su buque.

¿Acaso esto es una limitante importante o ventaja para las OCT en su afán de cometer actos ilícitos con la carga de los buques?

Mayor seguridad en los puertos y la afectación del mercado

¿Qué tanto le conviene al comercio marítimo que se incrementen los controles de seguridad en el manejo de la carga? Otra situación que se hace presente cuando se habla de incrementar las medidas de seguridad en los puertos es el peligro del alza de los precios que afecten el mercado. Es decir, a medida en que las compañías inviertan en mayor tecnología para inspección, entrenamiento del personal, equipos de seguridad y gasten mayor tiempo para la revisión de la carga, tendrá como resultado un incremento en el costo del transporte que afectará al consumidor final.

Prolongar la estancia de un buque de carga en puerto por cumplir con mayores medidas de seguridad representa pérdidas importantes para las compañías navieras. El escenario en el que las compañías navieras asuman un rol que el propio estado está limitado para asumir en cuestión de incrementar la seguridad de la carga no es factible.

La automatización de las terminales de contenedores y su impacto en la seguridad

La innovación tecnológica siempre está al aseo del funcionamiento de los puertos, promoviendo la automatización de procesos de carga y descarga, promete reducir los trámites administrativos de los buques en puertos acortando sus estadías en los mismos.

Uno de los retos más importantes en el desarrollo de nuevas tecnologías es lograr la automatización de los puertos de carga en contenedores. El hecho de establecer la automatización en el manejo de la carga en contenedores generará una mayor consistencia en los procesos de carga y descarga con una reducción significativa en los costos de la mano de obra, así como menos emisiones de carbón a la atmosfera en comparación con las terminales manuales. Los beneficios según los estudios son claros pues los procesos ineficientes que se dan en el manejo convencional de la carga en los puertos genera un costo de 17 billones de dólares al año a la industria mundial. Por el contrario, los puertos automatizados reducirían la planta de trabajadores en un 45% (Icontainers,2018). A menor participación humana en el manejo de la carga es presumible que exista menos corrupción que propicia eventos de narcotráfico.

Imagen No. 13: Automatización de puertos



Fuente: <http://www.mundomaritimo.com>

El factor común en los casos de aseguramientos de estupefacientes en los puertos es que en su mayoría no hay detenidos.

Tal como lo indican las guías de la OMI, algunas técnicas de ocultamiento de la sustancia ilícita en la carga o en la estructura del barco, requieren de conocimientos específicos y a veces muy técnicos sobre el buque. Por consiguiente es presumible que pueda existir colaboración de algún miembro de la tripulación del buque o incluso un acto de corrupción de cualquier individuo o autoridad relacionada con el puerto.

En el tema de la corrupción la OMI a través de su Comité de Facilitación y a solicitud de países como Liberia, Islas Marshall, Noruega, Reino Unido y Estados Unidos ha creado una agenda denominada “anti corrupción marítima”. La corrupción en el transporte marítimo degrada la confianza en el gobierno además de limitar la inversión que impacta directamente en el crecimiento y el empleo. De acuerdo a una red marítima anónima de anticorrupción que menciona portal portuario, desde el 2011 a la fecha se han reportado cerca de 28 mil incidentes de corrupción en el sector marítimo internacional (Portal Portuario, 2019). Además de las afectaciones que la corrupción puede causar al sistema de transporte marítimo en términos mercantiles, sin duda podría ser la razón por la cual el narcotráfico se hace presente en los puertos.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El narcotráfico está afectando el comercio marítimo mundial invadiendo y contaminando los puertos y aprovechándose de las rutas marítimas internacionales más importantes para transportar cargas ilegales de un lugar a otro. Otras amenazas como el terrorismo, la piratería o también problemas logísticos y de procedimiento, pueden perjudicar el desarrollo de los mercados y, en última instancia, el transporte marítimo.

Por esta razón, es cada vez mas importante lograr el equilibrio requerido entre la facilitación del transporte internacional y la protección marítima. La manera de lograr esto es desplegar las capacidades de cada autoridad competente en el puerto, tanto en la facilitación como en el control.

Es decir incrementar la presencia del estado en y sus acciones de intercambio de información, de colaboración y el respeto entre los distintos departamentos y áreas de experiencia en cada Autoridad competente.

Para desarrollar el equilibrio entre facilitación y seguridad o protección marítima, la comunidad internacional ha realizado esfuerzos considerables para elaborar reglamentos y recomendaciones que ofrezcan a los Estados orientación sobre qué medidas tomar y cómo coordinarlas. A estos esfuerzos se debe agregar una suma de voluntades de todos los sectores del transporte marítimo internacional, tanto de las autoridades como de las entidades públicas y privadas que tengan injerencia o participación.

Por ejemplo, ninguna empresa naviera respetable con referencia mundial debería adoptar deliberadamente medidas de ahorro en procedimientos de seguridad y protección. Aun cuando la reducción de costos siempre seguirá siendo la primera necesidad de una empresa y su dueño.

Compañías con reconocimiento mundial de transporte marítimo como “MSC” (Mediterranean Shipping Company) cuentan con despachos para trámites aduaneros que manejan atractivas condiciones para los clientes como son:

- Agilizar los tiempos de los trámites
- Reducción del riesgo de intervención aduanera en alta mar
- Menor riesgo de puntaje en la administración de aduana (MSC, 2019)

Lo anterior denota que a mayor prestigio de la compañía, quieren tener menos exposición a cualquier acto ilícito relacionado con sus cargas. Los clientes por ende deberán pagar un costo extra por esta condición.

Con la participación de las grandes compañías de transporte marítimo y las autoridades de podrá cerrar cada vez el espacio de maniobra a los narcotraficantes en los puertos. Sin embargo, los contenedores siguen siendo un blanco atractivo y muy abundante mientras se siga teniendo poca capacidad de inspección de los mismos. La relativa ambigüedad de la responsabilidad de las tripulaciones sobre el contenido ilícito de la carga en sus buques también deja clara una ventaja para las OCT al actuar en los puertos.

El caso del Cap Laptalo cambió la percepción sobre como una carga ilícita puede transportarse en un buque sin ninguna consecuencia legal para alguien. Por lo anterior puede presentarse a veces incluso que las OCT mandan pequeñas cargas por contenedores en lo que parece ser una prueba de la ruta. Es decir, comprobar que tanto riesgo se tiene en cuanto a los mecanismos de detección y seguimiento de las autoridades en el puerto.

El reto del equilibrio entre la protección portuaria y la facilitación del comercio marítimo es importante para hacer frente al narcotráfico. La mejora de la infraestructura portuaria en temas de seguridad debe ir de la mano con la colaboración entre las autoridades portuarias de un Estado y a su vez entre Estados.

La tecnología evoluciona día con día, es decir existirán mejores herramientas de inspección de contenedores al alcance de mas Estados. Sin embargo, mientras el narcotráfico siga siendo un gran negocio, las OCT seguirán innovando en sus técnicas y modalidades para delinquir en los puertos.

REFERENCIAS

- ABB Maritime (2019). ABB, Maritime Cargo Vessels, Is bigger better? Recuperado de: <https://new.abb.com/turbocharging/maritime-cargo-vessels---is-bigger-better>
- Análisis Regional de Narcotráfico (ARN-01/2019). Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico, CIMCON
- Balkan insight (2008). Croatian Captain Acquitted in Greece. Recuperado de: <https://balkaninsight.com/2008/11/28/croatian-captain-acquitted-in-greece/>
- Boletín Semanal de Narcotráfico, (2019). CIMCON, BSN-22-19. Centro Internacional Marítimo de Análisis contra el Narcotráfico.
- Champion Freight (2019). Largest container ship. Recuperado de: <https://www.championfreight.co.nz/news/largest-container-ship>
- I containers (2018). The future of automation at ports and terminals. Recuperado de: <https://www.icontainers.com/us/2018/10/09/the-future-of-automation-at-terminals-and-ports/>.
- Office of Naval Intelligence (2019). 2018 Centerized cocaine overview. Maritime Counter narcotics Division. Nimitz Operational Center.
- Portal Portuario, (2019). OMI incorpora la corrupción marítima dentro de sus agendas de trabajo. Recuperado de: www.portalportuario.cl
- Radionov, N (2010). Presumption of shipmaster's criminal responsibility for narcotic drugs in ships-cargo maritime reality check. Original Scientific paper.
- Skuld, (2018). Colombia: drug smuggling at colombian ports. Recuperado de: <https://www.skuld.com/topics/port/port-news/america/colombia-drug-smuggling-at-colombian-ports>
- UNCTAD, (2018). Review of maritime transport 2018. Recuperado de: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf
- Williams G. (2016). Cocaine tug boats and tip offs: the inside story of the largest drug bust in UK history. Recuperado de: <https://www.wired.co.uk/article/cocaine-specialist-drug-squad-bust>





Fotografía: Secretaría de Marina – Armada de México

“...Las Armadas y los cuerpos de Guardacostas de los países de la región, enfrentan un gran reto ante el problema del narcotráfico en los puertos. La coordinación y la suma de esfuerzos con las autoridades y organizaciones del sistema marítimo y portuario es fundamental para obtener mejores resultados...”

Capitán de Navío Rafael Eduardo Cossío Lugo
Investigador Internacional del CIMCON
Secretaría de Marina – Armada de México





OPIÁCEOS Y OPIOIDES: UN PROBLEMA EN CRECIMIENTO



Capitán de Corbeta C.G.
ROBERTO DE JESÚS SAUCEDO GUZMÁN
Secretaría de Marina – Armada de México
Investigador Internacional
Centro Internacional Marítimo de Análisis
Contra el Narcotráfico



OPIÁCEOS Y OPIOIDES: UN PROBLEMA EN CRECIMIENTO

RESUMEN

Este artículo inicia analizando y diferenciando a los opiáceos y los opioides, para posteriormente hablar del problema que se vive con la llamada “Crisis de los Opioides” en Canadá y en los Estados Unidos de América; tratando de entender de manera simple el origen de esta situación compleja y tan dañina que ha cobrado la vida de miles de personas en ambos países; posteriormente se analiza al peligroso Fentanilo y su relevancia; contraponiendo a esto los diferentes y notables esfuerzos que efectúan cada uno de los países afectados por esta crisis, así como también se mencionan los esfuerzos que realizan países involucrados indirectamente como China, y su caso particular de México, país que ha pasado de ser un punto de tránsito, en uno con una notable producción; todo lo anterior con el fin de responder ¿Hacia donde vamos? y ¿Que podemos hacer? Para evitar el crecimiento en el consumo de estas peligrosas drogas ilegales.

Palabras claves:

Opiáceos , Opioides,
Fentanilo, Estados
Unidos de América,
China, México

ABSTRACT

This article begins by analyzing and differentiating opiates and opioids, to later talk about the problem that is experienced with the so-called "Opioid Crisis" in Canada and the United States of America; trying to understand in a simple way the origin of this complex and harmful situation that has claimed the lives of thousands of people in both countries; later, the dangerous Fentanyl and its relevance are analyzed; opposing to this the different and notable efforts made by each of the countries affected by this crisis, as well as mentioning the efforts made by indirectly involved countries such as China, and their particular case of Mexico, a country that has gone from being a point of transit, in one with a remarkable production; all of the above in order to respond. Where are we going? and what can we do? To prevent the growth in the consumption of these dangerous illegal drugs.

Keywords:

Opiates, Opioids,
Fentanyl, United States
of America, China,
Mexico.

La evolución es un concepto que se define como la transformación y el cambio para la mejora en su adaptación de algo vivo en el sistema que coexiste, este término sin duda es un concepto aplicable al problema del consumo de drogas en el mundo, ya que esta situación de evolución y cambios en las tendencias de los consumos de sustancias ilícitas, se hace evidente si cotejamos la tendencia que se visualiza en el último reporte publicado por la Organización Mundial de las Naciones Unidas Contra las Drogas y el Delito (en adelante: UNODC por sus siglas en inglés) en cual informan que en el mundo durante el año del 2017, hubo 275 millones de personas que consumieron algún tipo de drogas ilegales, siendo en primer lugar la marihuana con un 64% del total de los consumidores, en segundo lugar se encuentran las llamadas “drogas sintéticas” con el 19% (52,25 millones de personas), en tercer lugar encontramos la cocaína con un 11% y por último encontramos a la heroína con un 6% del total de los consumidores (Informe Mundial de Drogas, 2018).

Sin duda es notable, la gran cantidad de personas que consumen drogas ilegales catalogadas como “drogas sintéticas”, pasando por encima a la cantidad de consumidores de la cocaína y la heroína. Tomando en cuenta lo anterior, aunado a que las drogas sintéticas están consideradas por las organizaciones al cuidado de la salud humana, como el tipo de drogas más peligrosas y dañinas al organismo humano, es como se llega a esta alarmante situación, misma que ha tomado una notable importancia alrededor de diversas autoridades, siendo tomada en cuenta ya como un tema de preocupación mas allá de interés solo para las autoridades encargadas de la seguridad, si no también a las de la salud, sobre todo al visualizar los casos que de manera directa han ocasionado la muerte de sus consumidores, siendo principalmente por problemas de sobredosis.

Tras esta situación de cambio en la tendencia de consumo global, es conveniente estudiar y poner en claro múltiples puntos que nos permitan reconocer y entender la situación de las drogas sintéticas en un contexto de producción y consumo, para la cual, en esta publicación partiremos en la descripción y diferencias entre los opiáceos y de los opioides.

Imagen No. 14 : Opiáceos y Opioides.



Fuente: medios abiertos en la web

¿Qué son los opiáceos?

El término opiáceo nace con base a la referencia de los alcaloides presentes en el opio, siendo esta originalmente obtenida por medio del extracto en la exudación lechosa y comúnmente de color blancuzco, de las diversas incisiones que se le efectúan al capullo de la flor de la amapola o también llamada en algunas regiones adormidera (*Papaver somniferum* L.). Sus primeros registros científicos de obtención de la droga como se comercializa hoy en día, datan de 1806, año en el que el químico alemán Friedrich Serturmer consiguió aislar el principal elemento del opio en su forma pura, llamado desde entonces como morfina (Seidenberg, 2000).

Aunque el término opiáceo es frecuentemente utilizado para referirse de manera general a muchas drogas sintéticas, es una manera errónea y con poco profesionalismo, siendo lo correcto y apropiado limitar su alcance a los alcaloides naturales del opio y a sus derivados semi-sintéticos. Los componentes activos del opio son aproximadamente 25, de los cuales sólo 4 se usan con base a su alteración al organismo humano, como son la Morfina, Codeína, Papaverina y Noscarina, aunque cabe aclarar que la papaverina, no se toma en cuenta debido a que se conoce que no tiene efecto sobre el sistema nervioso central del ser humano.

Imagen No. 15 : Amapola.



Fuente: medios abiertos en la web

Partiendo de lo anterior y hablando en específico de esta planta, se tiene conocimiento que la superficie cosechada de adormidera en el 2017 a nivel global fue de 46.025 hectáreas, a diferencia de las 53.765 hectáreas de las que se tuvo registro durante el 2016. Llevando a la simple conclusión que la superficie cosechada de amapola disminuyó 7.740 hectáreas con respecto al año anterior; destacando en esta reducción la zona europea, donde países como Australia, con el 53 %; en Hungría, el 43 %; en España, el 43 %; y en Francia, el 28 %, fueron donde se presentó una mayor disminución en su cosecha (JIFE, 2019).

Por otro lado sabemos que el principal productor de amapola en Latinoamérica es México y de acuerdo a la Agencia Antidrogas de Estados Unidos (Drug Enforcement Administration, DEA), proviene de México el 90% de la heroína encontrada en Estados Unidos, datos que corresponden a las cantidades que se registran en los últimos años, resaltando el año 2017, debido a que en ese año, el cultivo de amapola alcanzó un récord máximo de 44.100 hectáreas, en comparación con las 32.000 que se registraron en 2016. La producción estimada de heroína ascendió a 111 toneladas, un aumento de más del 300% con respecto a la cantidad estimada en 2013 (habiendo sido de 26 toneladas).

¿Entonces que son los opioides? y ¿Cuál es el verdadero problema que representan?

Los opioides son aquellos fármacos diseñados bajo procedimientos netamente químicos, con la finalidad principal de manejar y sobrellevar el dolor. Gracias a sus características, se reduce la intensidad de las señales de dolor que llegan al cerebro, ya que afectan al sistema nervioso central y áreas del cerebro que controlan las emociones, lo que disminuye notablemente los efectos de un estímulo doloroso (National Institute on Drug Abuse (NIH), 2012).

Basado en lo anterior, llegamos a que el término “opiáceo” se refiere al origen de la sustancia con respecto al opio, es decir, son sustancias que se extraen de la cápsula de la planta del opio. Así como también que el término “opioides” se utiliza para designar aquellas sustancias endógenas y exógenas obtenidas en laboratorios que tiene un efecto análogo al de la morfina y poseen una actividad intrínseca, sin embargo no cuentan con alguna relación de origen hacia la planta y sus componentes del opio, lo que los hace netamente químicos en su origen.

Es conveniente señalar que los opioides actúan adhiriéndose a proteínas específicas denominadas “receptores de opioides”, las cuales se encuentran en el cerebro, la médula espinal, el tracto gastrointestinal y algunos otros órganos en el cuerpo. Cuando estas drogas ingresan al cuerpo, se adhieren a sus receptores y reducen la percepción del dolor. De manera colateral, el consumo de los opioides produce somnolencia, confusión mental, náusea, estreñimiento y, dependiendo de la cantidad de la droga consumida, pueden reducir la respiración. Por otro lado algunas personas experimentan una respuesta eufórica, ya que estos fármacos también afectan a las regiones del cerebro implicadas en la gratificación. Son comúnmente prescritos para aliviar el dolor intenso y agudo, sobre todo en cirugías y para afecciones crónicas como el cáncer.

Imagen No . 16 : Opioides.



Fuente: medios abiertos en la web

El principal problema que se presenta con el manejo y uso de los opioides, radica en la llamada dependencia a estos, expresada principalmente por la dependencia física, la cual se produce debido a las adaptaciones normales del cuerpo y el organismo en general a la exposición continua a una droga, situación que cabe aclarar no es lo mismo que la adicción.

Ya que la adicción como tal, puede incluir la dependencia física, pero se distingue principalmente por la búsqueda y el consumo compulsivo de la droga a pesar de las consecuencias que en ocasiones pueden ser devastadoras. Cuando una persona es físicamente dependiente de un medicamento, experimentará síntomas de abstinencia cuando reduce o detiene bruscamente el consumo del fármaco. Este problema por lo general se puede controlar médicamente o se pueden evitar reduciendo el consumo de la droga lentamente. La dependencia suele ir acompañada de la tolerancia, es decir, la necesidad de tomar dosis cada vez más altas de un medicamento en un intento de obtener el mismo efecto. Cuando se produce la tolerancia, puede ser difícil para un médico evaluar si un paciente está desarrollando un problema con la droga o si tiene una necesidad médica real de dosis más altas para controlar sus síntomas. (National Institute on Drug Abuse (NIH), 2012).

El consumo de fármacos opioides con fines no médicos cada vez presenta un mayor consumo, lo que a su vez una mayor preocupación a las diversas autoridades encargadas de hacer cumplir la ley y sobre todo a los profesionales de la salud pública; aunado a esto, en las diversas regiones se usan diferentes fármacos opioides. En América del Norte, el fentanilo obtenido ilícitamente, mezclado con otras drogas, es el principal causante del número de muertes por sobredosis. En cambio en Europa, el opiáceo más preocupante sigue siendo la heroína, así como también se sabe que se consume metadona, buprenorfina y fentanilo con fines no médicos. En los países de África occidental y el norte de África y en el Cercano Oriente y el Oriente Medio, el consumo no médico de tramadol, (fármaco opioide que no está sometido a fiscalización nacional), está empezando a ser motivo grave de preocupación (Informe Mundial de Drogas, 2018).

Por otro lado los países que componen el continente asiático, no se aprecia un incremento notable en el consumo de este tipo de drogas ilegales, continuando su uso común de las llamadas del tipo tradicional (Informe Mundial de Drogas, 2018).

Sin duda, esta situación de consumo en el mundo, ha tomado tal importancia que en su descripción ejecutiva del informe mundial de Drogas 2018 toca el tema bajo la conclusión que “El uso de fármacos opiáceos y opioides sin prescripción médica se está convirtiendo en una gran amenaza para la salud pública y para la aplicación de la ley en todo el mundo”.

Esto basado a que de acuerdo a sus propias estimaciones, los opiáceos causan el mayor daño y solo ellos con respecto a su consumo, representan el 76 % de las muertes asociadas al uso de sustancias ilegales (Informe Mundial de Drogas, 2018).

Imagen No . 17 : Opioides ilegales.



Fuente: medios abiertos en la web

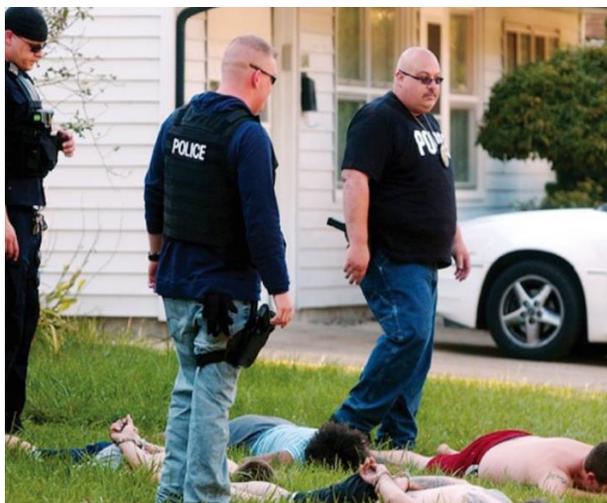
El problema de la epidemia de los opioides en América.

Durante el año 2016, 63.632 personas murieron por sobredosis de drogas en los Estados Unidos de América, hasta ese año fue el número más alto registrado y que representaba un aumento del 21 por ciento respecto al año anterior.

Esta alarmante cantidad mencionada, fue a raíz del aumento en las muertes asociadas con los opioides, destacando de entre ellos el fentanilo y sus análogos, ya que este grupo de opioides, estuvo implicado en mas de 19.000 muertes en citado país, cantidad que representa mas del doble que en 2015. Las propias estadísticas sugieren que Canadá también se ve afectada, con un gran número de muertes por sobredosis con los mismos opioides desde años recientes. (Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito, 2018).

Esta historia ha continuado empeorando en los Estados Unidos de América, ya que con base a sus propios datos, en 2017 se registraron más de 70.000 muertes por sobredosis de drogas. Esto de acuerdo a cifras mostradas por los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos, ya que tan solo los opioides y sus graves problemas de manejo, fueron la causa del 66,4 % de esas muertes (42.249), con afectaciones en todos los grupos de edad, étnicos, raciales y niveles de urbanización; siendo principalmente causadas por el fentanilo y sus análogos fabricados ilícitamente. (JIFE , 2019).

Imagen No . 18 : Venta ilegal de opioides.



Fuente: medios abiertos en la web

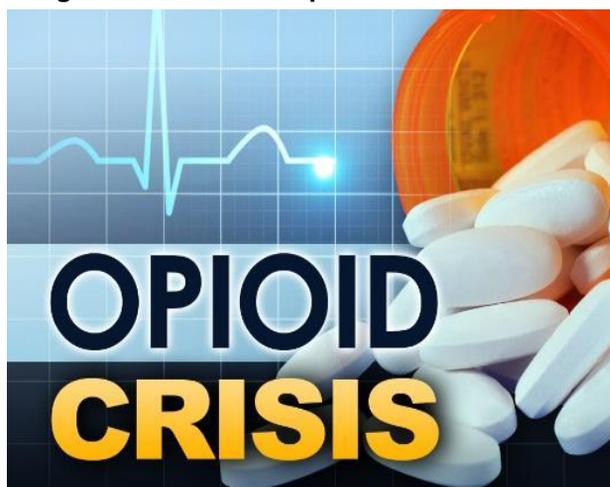
Tomando en cuenta a Canadá y según las cifras oficiales publicadas en septiembre de 2018 por su Gobierno, nos muestran que en 2017 se produjeron en ese país casi 4.000 muertes presuntamente relacionadas con opioides, lo que equivale a un aumento del 33 % respecto de la cifra de 2016 (3.005 muertes). Tan solo en el periodo de enero a marzo de 2018, se registraron al menos 1.000 muertes aparentemente relacionadas con opioides. De ese gran total se desprende que el 94 % de esas muertes fueron accidentales, y que el 73 % de ellas estuvieron relacionadas con el fentanilo o análogos de este (JIFE, 2019).

A consecuencia de las muertes por sobredosis relacionadas con opioides, se ha tenido una pérdida de 0,21 años de esperanza de vida de toda la población de los Estados Unidos de América, entre 2000 y 2015. Además, la esperanza de vida disminuyó de 78,7 años en 2015 a 78,6 años en 2016, debido en parte al aumento del número de muertes de jóvenes y de muertes por lesiones involuntarias, con inclusión de las producidas por sobredosis de drogas. De manera similar, durante el período 2014–2016, la esperanza de vida al nacer en Columbia Británica (Canadá) se redujo en un total de 0,38 años: las sobredosis de drogas contribuyeron a esa disminución en 0,12 años. Fuera de América del Norte, con la excepción de Estonia, El impacto del fentanilo y sus análogos es relativamente bajo (JIFE, 2019).

El abuso y la adicción a los opioides, constituyen en los Estados Unidos de Norteamérica una crisis nacional grave, misma que afecta tanto la salud pública como también en repercusiones del bienestar económico nacional. Esto determinado con base a los estudios que han realizado los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (Centers for Disease Control and Prevention, por sus siglas en inglés

CDC), los cuales estimaron que solo en ese país, la carga económica total derivada del abuso de opioides alcanza los \$78,500 millones de dólares por año; incluyendo dentro de esta estimación, los costos por la atención médica, la pérdida de productividad, el tratamiento de la adicción y los costos de intervención de la justicia penal.

Imagen No. 19 : Crisis opioides.



Fuente: medios abiertos en la web

¿Cómo es que se ha llegado a esta situación de crisis de los opioides?

En un artículo publicado por el Instituto Nacional sobre el Abuso de Drogas de los Estados Unidos (National Institute on Drug Abuse, NIDA), nos explica que esta situación tiene su origen a raíz de que a finales de la década de 1990, múltiples compañías farmacéuticas transnacionales, manifestaron a la comunidad en general y en específico a la comunidad médica, que los analgésicos opioides recetados y en circulación con patentes bajo las más prestigiadas firmas farmacéuticas, no representaban ningún tipo de peligro de adicción en los pacientes que las utilizaban. Situación que provocó que los médicos en general, se apoyaran en su uso, generando posteriormente una desviación en el uso y en un breve periodo de tiempo, en el abuso de estos medicamentos por un alto porcentaje de sus pacientes.

Todo esto sucedió, antes de que las autoridades y las propias farmacéuticas tomaran acciones efectivas de control de los fármacos opiáceos recetados. Siendo a partir de entonces que se comenzó a presentar el problema de casos de sobredosis por consumo y abuso de estos mismos.

Imagen No. 20: Fármacos opioides.



Fuente: medios abiertos en la web

Posteriormente para el año 2015, se contabilizaron más de 33.000 casos de personas en los EE.UU., que habían muerto como resultado de una sobre dosis de opioides, dando sus primeras muestras de aparición entre otros opioides el mortal fentanilo. Así mismo durante ese mismo año, aproximadamente dos millones de personas en el mismo país, sufrieron trastornos por consumo de sustancias relacionadas a estos fármacos. (National Institute on Drug Abuse, 2017).

Tras una investigación realizada por National Institute on Drug Abuse, sobre la evolución en los consumos de los fármacos opioides, se llegaron a las siguientes conclusiones:

- Aproximadamente entre el 21% y el 29% de los pacientes a quienes se les recetan opioides para tratar el dolor crónico los usan en forma inapropiada.
- Entre el 8% y el 12% desarrollan un trastorno por consumo de opioides.

- Alrededor del 80% de las personas que consumen heroína actualmente, abusaron con anterioridad de los opioides recetados.

Partiendo de este amplio mercado de fármacos “controlados”, se han detectado diversas organizaciones y empresas clandestinas dedicadas a la falsificación de los mismos, muestra de esto es que las Naciones Unidas, estiman que casi un tercio de los fármacos de prescripción en todo el mundo son falsificados. Por su parte hablando de México como país de tránsito y producción de algunos opioides ilegales, se tiene que los primeros indicios, fueron por grupos criminales menores, con operaciones a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México, los cuales florecieron ofreciendo sus fármacos sin control alguno, tanto en las calles como por internet, donde además hacían sus envíos usando las paqueterías comerciales, donde utilizaban productos y etiquetas de fármacos que carecieran de algún tipo de control, pareciendo así “pastillas inofensivas” (Dudley, 2019).

Es importante mencionar que el problema no solo es a causa del mal manejo y abuso de fármacos opioides, ya que parte importante de esta crisis es a raíz de las llamadas “drogas falsificadas”, denominadas así con base a que potentes opioides han sido descubiertos mezclados con casi cualquier otro tipo de drogas, o en algunas ocasiones son suplantadas totalmente, citada observación toma sustento con las declaraciones que hace la doctora Nora Volkow, directora del Instituto Nacional contra el Abuso de Drogas, donde menciona “El fentanilo se está usando para mezclar una amplia variedad de estupefacientes, y debido a su poder adictivo, la gente se vuelve rápidamente dependiente de la droga. Y eso lleva a que despierte su búsqueda, aun cuando el consumidor no sepa que esta consumiendo fentanilo, sintiendo la necesidad de la droga con la que tuvo aquella sensación” (Dudley, 2019).

¿Por qué la importancia del fentanilo?

Sin duda alguna, para hablar de los opioides y su actual problema, es necesario detallar el más peligroso y famoso a la vez de los opioides “El fentanilo” el cual es un opioide analgésico cuya característica principal consiste en que, aunque tiene rasgos y efectos similares a la morfina, tiene una potencia de 50 a 100 veces mayor; lo cual hace que sea considerado un medicamento altamente especializado y restringido, ya que su uso regular es para tratar pacientes con dolores severos (generalmente post cirugías) o con dolores crónicos (tratamientos más agresivos contra el cáncer) (Saucedo, 2018).

Imagen No. 21: Fentanilo.



Fuente: medios abiertos en la web

Aunado a su amplia potencia, destaca también su alta rentabilidad en el mercado ilegal, tal y como lo menciona un análisis de la DEA donde indica que un kilogramo de heroína produce ganancia a los carteles de alrededor de US\$80.000, mientras que un kilogramo de fentanilo con 99 por ciento de pureza les genera entre US\$1,2 millones y US\$1,9 millones. (Deborah Bonello, 2019).

En el mercado ilegal el fentanilo se puede encontrar en polvo, en papel secante, en tabletas, en inyecciones y/o en soluciones inhalables, haciéndolo una droga multifacética y con un muy alto nivel de complejidad para poder detectarlo por la autoridades.

¿De donde provienen los opioides ilegales que consumen los Estados Unidos y Canadá?

Las empresas chinas producen la mayor parte del fentanilo, así como sus análogos y precursores, aunque hoy en día México se está convirtiendo en un importante punto de tránsito y producción tanto de la droga como de sus análogos, siendo los narcotraficantes mexicanos los que están desempeñando un papel importante en su distribución dentro de los Estados Unidos. Las organizaciones criminales tradicionales y con experiencia en la importación de productos químicos de Asia para la producción de metanfetamina, han sido las más aventajadas para aprovechar este aumento en el consumo de fentanilo.

El Departamento de Estado de los Estados Unidos de América, estima que hay unas 160.000 empresas químicas operando legal o ilegalmente en China, aunado a que su industria química en años anteriores adolecía de un mala regulación, lo que permitió el desvío de químicos precursores del fentanilo hacia laboratorios clandestinos de diversos grupos criminales, sumado a que la adicción al fentanilo y las muertes por sobredosis no se ha reconocido como un problema propio para China. Esta falta de vigilancia combinada con las ineficiencias administrativas también han fomentado la proliferación de plantas químicas ilegales que fabrican cantidades importantes de precursores con destino a Estados Unidos directamente, ingresando por Canadá, o utilizando a México como punto de trasbordo, donde los grupos criminales se están adaptando velozmente al nuevo mercado y sus altas ganancias.

México ha venido siendo un punto creciente de tránsito y producción de fentanilo; la mayor parte del producto para su elaboración, ingresa al país a través de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas. Siendo las dos organizaciones criminales más grandes el Cartel de Sinaloa y el Cartel de Jalisco Nueva Generación (CJNG), los proveedores más importantes de la droga y sus variaciones, aunque también organizaciones criminales vinculadas a empresas menores, así como contratistas más pequeños han desempeñado papeles significativos en la obtención de los precursores y posteriormente en el transporte de la droga a lo largo de la cadena de distribución (Dudley, 2019).

¿Cuáles han sido los esfuerzos regionales para el combate a la crisis de los opioides?

De manera regional en América del norte, se ha promovido una cooperación en materia de cumplimiento de la ley y la lucha contra la fabricación y el tráfico de drogas ilegales, en específico contra los opioides y opiáceos, misma cooperación se lleva a cabo bajo la observancia de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, muestra de ello son las reuniones del llamado “Diálogo de América del Norte sobre Política de Drogas”, donde representantes de Canadá, los Estados Unidos y México analizan en conjunto esta situación.

Imagen No. 22 : Esfuerzos regionales.



Fuente: medios abiertos en la web

Con base a su propio nivel de afectación y participación dentro de este complejo problema, cada uno de los países antes mencionados, ha diseñado sus propias estrategias y acciones para contrarrestar los alcances de esta crisis, siendo las más destacables las siguientes:

Imagen No. 23 : Opioides en los Estados Unidos



Fuente: medios abiertos en la web

Por su parte Estados Unidos de América, por medio de la Oficina Ejecutiva del Presidente de los Estados Unidos, destinó aproximadamente 4.000 millones de dólares en el 2018, este recurso fue empleado con la finalidad de hacer frente a la crisis de los opioides, tomando acciones desde diversos frentes, tales como la financiación de tribunales especializados en cuestiones de drogas sintéticas y opiáceos, tratamiento para presos con dependencia a estos, una mayor vigilancia de los medicamentos de venta controlada, así como también un mejor seguimiento a las sustancias químicas fiscalizadas, una optimización en el suministro de recursos a los organismos encargados de hacer cumplir la ley, así como también en la aplicación de programas de prevención de consumo y en algunos casos para el manejo de las sobredosis, sumando además programas y actividades de investigación por parte de universidades y organismos civiles que puedan contribuir a esta lucha frontal contra los opiáceos y opioides (JIFE , 2019).

Es importante señalar que esta misma oficina, estimó que en el 2015, el costo económico a raíz del problema de los opioides y opiáceos había sido de 504.000 millones de dólares, representando el 2,8 % del producto interno bruto de ese año. Ese cálculo incluía valuaciones económicas de los costos del uso indebido en casos mortales y no mortales, así como de la comunicación de menos muertes por sobredosis de las que realmente se producían, tomando en cuenta los opioides de venta con receta y los opioides producidos ilícitamente. Este fue el primer informe publicado y su objetivo fue proporcionar a los encargados de formular políticas públicas, un análisis económico que les permitiera evaluar y tomar en cuenta los costos de este problema. (UNODC, 2018).

Es importante señalar que el principal problema con la sobredosis por opioides, radica en que cuando esta se produce, es común perder el conocimiento y la respiración tiende a volverse superficial o en algunos casos detenerse, situación que conduce a la muerte. Sin embargo, si se administra “Naloxona” a tiempo, se pueden contrarrestar los efectos de esta sobredosis, siendo necesario un posterior traslado para ser tratada la sobredosis por los servicios médicos y de salud.

Imagen No. 24 : Naloxona



Fuente: medios abiertos en la web

Visto lo anterior y como parte de las acciones directas, la Administración de Alimentos y Medicamentos de Estados Unidos (FDA, por sus siglas en inglés) ha puesto en marcha una serie de medidas, calificadas de “emergencia”, para apoyar el desarrollo de “Naloxona” (fármaco anteriormente controlado) volviéndolo de venta libre y sin receta. La conclusión que saca la FDA es que al tener una mayor disponibilidad de Naloxona y bajo una acción rápida para administrarla por parte de los adictos, se vera reflejado en vidas que se salvan por su pronta acción para contra restar los efectos de la sobre dosis (EUROPA PRESS, 2019).

Imagen No. 25 : Opioides en Canadá.

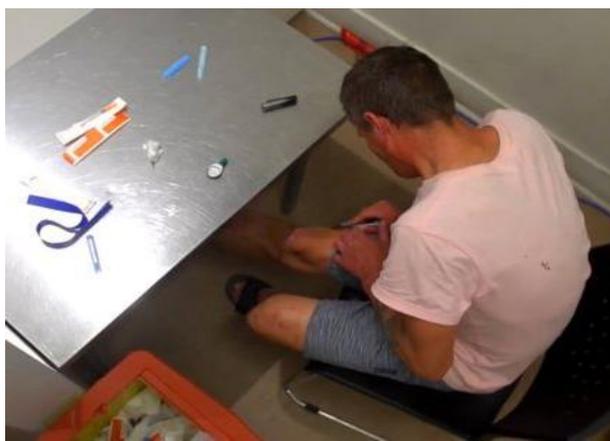


Fuente: medios abiertos en la web

Por su parte en Canadá, ha adoptado que la “Naloxona” sea gratuita y se obtenga sin receta en farmacias y establecimientos de salud., por otro lado El Centro Canadiense de Consumo y Abuso de Sustancias y el Instituto Canadiense de Investigación del Consumo de Sustancias de la Universidad de Victoria estimaron que el costo total del consumo de opioides durante el 2014 fue de unos 2.600 millones de dólares. Siendo contrastado a que en su presupuesto de egresos del 2018, el Gobierno del Canadá asignó más de 175 millones de dólares por un período de cinco años para hacer frente a la crisis de los opioides desde todos los frentes viables para su combate (JIFE, 2019).

Canadá llevando a cabo una vía poco ortodoxa para contrarrestar los efectos de las altas cantidades de muertos a raíz de las sobredosis generadas por el consumo de los opioides, ha instaurado sitios con salas acondicionadas para que los adictos se inyecten drogas y sustancias de forma supervisada.

Imagen No. 26 : Sala de consumo de drogas.



Fuente: medios abiertos en la web

Como ejemplo de esto, el 2 de abril de 2018, el Hospital Royal Alexandra, inauguró la primera “sala de consumo de drogas” supervisada en un hospital de América del Norte. Sin duda ha sido una medida altamente controvertida, pero que ha dado resultados positivos en lo que respecta específicamente a reducir las muertes de sus consumidores, siendo que esta misma estrategia se fue replicada y se convirtió en un prototipo del sistema de salud pública. Estas salas son utilizadas por los propios consumidores que acuden con las drogas que compran por la calle. Es importante señalar que el uso de estas salas cuesta unos \$19.000 dólares anuales por cliente y son a cargo del gobierno (BBC News, 2019).

Por su parte México, mantiene sus esfuerzos en la lucha frontal en contra de este flagelo, siendo por medio de la interrupción del narcotráfico y sus cargas ilícitas, donde ha dado muestra de su mayor efectividad.

Parte de esto, son los resultados que presenta la Secretaría de Marina - Armada de México, del mes diciembre del 2018 al mes de mayo del 2019, con lo cual se integra al Plan Nacional de Paz y Seguridad del actual gobierno de México.

3.127.421,00 kg	Cocaína
20.642.309,00 kg	Marihuana
164,00 kg	Metanfetamina
2,137,60 kg	Cristal
12,90 kg	Fentanilo
8,1 kg	Heroína

Imagen No. 27 : PO-144 ROMERO SEMAR.



Fuente: SEMAR

Como muestra de estos esfuerzos, el 8 de marzo del 2019, la Secretaría de Marina - Armada de México, como Autoridad Marítima Nacional y en funciones de Guardia Costera, llevo a cabo por medio del empleo de personal de unidades operativas de mar, aire y tierra, el aseguramiento de 4.863 kg de marihuana, 2,5 kg de semilla de marihuana, 1.731,2 kg de cristal, 1,1 kg de fentanilo en pasta, 2,6 kg de fentanilo en pastillas y 8.1 kg de heroína, así como dos embarcaciones menores en las costas de Sonora, constatando con lo anterior, que los opioides ilegales son trasladadas en conjunto con otros tipos de estupefacientes SEMAR (2019), .

Por otro lado, cobra relevancia mencionar que al igual, la Secretaría de Marina – Armada de México, en su función como autoridad marítima dentro de las terminales portuarias nacionales y en coordinación con otras autoridades federales y estatales involucradas en el ámbito marítimo, han efectuado un total de 84 aseguramientos de cargamentos con precursores químicos en el periodo comprendido del 2007 al 2018, sumando más de 193.000,00 kg, y mas de 1.400.000,00 lt de sustancias y compuestos indispensables para la manufactura de estas peligrosas drogas ilegales (SEMAR, 2018).

Imagen No. 28 : Control de puertos, SEMAR.



Fuente: SEMAR

Durante este periodo señalado, los principales puertos donde se han hecho estos aseguramientos han sido los puertos de Manzanillo (Colima) y Lázaro Cárdenas, (Michoacán) destacando además las sustancias como el ácido fenilacético con más de 140,000 kg, el cloruro de bencilo con 68.000 kg y la pseudoefedrina con 67.000 kg. Además, se suman los precursores que fueron asegurados en estado líquido, tales como la monometilamina con 571.000 lt; la metilamina con 564.000 lt y el fenil acetato de etilo con 279.000 lt (SEMAR, 2018).

Es importante también hacer mención del esfuerzo en las acciones en tierra y costas que también realiza la SEMAR, donde en el mismo periodo señalado, ha podido asegurar más de 41.200 lt drogas sintéticas, así como 15.500 kg de drogas sintéticas, esto aunado al desmantelamiento de 31 laboratorios clandestinos, tan solo en los estados de Sinaloa, Jalisco y Michoacán (SEMAR, 2019).

Imagen No. 29: Operación de Infantería de Marina, SEMAR.



Fuente: SEMAR

Conclusiones:

El consumo de las drogas sintéticas es una tendencia cada día más generalizada y con una notable tendencia de crecimiento en el mundo, tal y como lo podemos observar en las cantidades de consumidores del reporte de la Organización Mundial de las Naciones Unidas Contra las Drogas y el Delito, destacando además que en este grupo se encuentran los denominados “opioides”, grupo en específico que esta ocasionando la llamada “crisis” a raíz de los muertos que directamente produce, lo que nos hace tomar en cuenta a todos los países en general, lo grave de este problema, estando en su mayoría aun a tiempo de tomar acciones efectivas, que permitan evitar los problemas con los que ya viven los Estados Unidos de América y Canadá.

Es importante hacer ver, que gran parte de los consumidores actuales de los opioides se originaron a raíz del mal manejo, abuso y posterior adicción que provocó el uso de fármacos controlados cuando eran recetados por los médicos de forma no consiente de sus efectos colaterales, situación que al volverse controlados, generó un amplio mercado de demanda, el cual fue aprovechado por las organizaciones criminales transnacionales.

Sumando a lo anterior, es destacable hacer mención que mucha gente consumidora de drogas ilegales, es engañada por los traficantes de drogas, ya que muchos de ellos no buscan de manera deliberada el fentanilo, pero a raíz de su facilidad de mezcla con otras drogas, o en algunos casos su suplantación total, alta ganancia que produce, simplicidad en su producción, deficiencias globales para su control, así como el desconocimiento de muchas autoridades para su identificación y neutralización, el fentanilo seguirá encabezando la lista de drogas que mas problemas ocasionan a causa de su consumo y de mayor uso por los narcotraficantes, pudiendo escalar mas allá de los niveles actuales de consumo que se registran hasta la fecha.

Son indiscutibles los notables esfuerzos que están llevando a cabo los países afectados por la crisis de los opioides, en los cuales se aprecia que dentro de sus diferentes grados de afectación del problema, múltiples organismos e instituciones que los integran, han llevado a cabo todo tipo de medidas que están a su alcance para la disminución de este problema, ejecutando acciones radicales como la distribución gratuita de Naloxona en su población en general, así como también la creación de las llamadas “Narcosalas”, que aunque sin duda atacan directamente problema de mortandad, dejan por un lado la finalidad, que debería ser reducir en su totalidad el consumo de cualquier tipo de drogas ilegales.

Recomendaciones:

La participación activa y enérgica de todos los países, será el éxito para contrarrestar los efectos del consumo de drogas ilegales en todos sus campos de afectación, siendo importante tomar en cuenta que aun se esta a tiempo en muchas naciones de poder frenar su propagación y efectos tan graves, como los que se describieron en los países afectados por la llamada “crisis de los opioides”. Aunado a lo anterior, se encuentra el tema económico, que es donde los gobiernos de los países se han visto en la necesidad de destinar grandes cantidades de recursos, que bien pudieran ser destinados para muchos otros problemas que afectan a los diferentes países y que por la situación de emergencia, se deben usar para mitigar los graves problemas con los que viven.

Para finalizar se destaca la relevancia de continuar estudiando y analizando el problema por todos los frentes posibles, aunado a cumplir con cabalidad cada una de las funciones de las autoridades y organizamos de los diferentes países en este entramado ajedrez de todos los involucrados ante este problema, porque aun a pesar de los esfuerzos titánicos que han hecho los países afectados, la crisis persiste; lo que hace pensar que este problema no es exclusivo para su control de las instituciones de salud y de las encargadas de la seguridad, si no que demanda la participación de las personas y la sociedad en general, ya que es necesario hacer conciencia del grave problema que representa el consumo de las drogas ilegales y hacia donde nos está llevando, identificándose que combatiendo la demanda, es donde verdaderamente se debe de actuar, para así poder lograr resultados efectivos de la disminución de su consumo.

REFERENCIAS

BBC News. (2019). *BBC NEWS*. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-46825794>.

Deborah Bonello, Á. O. (2019). *insightcrime.org*. Disponible en: <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/gamechangers-2018-america-languidece-mientras-los-opioides-y-la-cocaina-florecen/> 3/11.

Dudley, S. (2019). *InSight Crime*. Disponible en: <https://es.insightcrime.org/investigaciones/resumen-principales-hallazgos-fentanilo/>.

EUROPA PRESS. (2019). *www.infosalus.com*. Disponible en: <https://www.infosalus.com/farmacia/noticia-eeuu-permitira-comprar-naloxona-receta-combatir-epidemia-opioides-20190118125742.html>.

Frisneda, P. (2018). *eldiariony.com*. Disponible en: <https://eldiariony.com/author/imdpedrofrisneda>.

Informe Mundial de Drogas. (2018). *www.unodc.org*. Disponible en: <https://www.unodc.org/wdr2018/index.html>.

Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes. (2019). *Informe 2018*. Viena, Austria: JIFE.

National Institute on Drug Abuse (NIH). (2012). *Drogas de Abuso*. Disponible en: <https://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/serie-de-reportes/los-medicamentos-de-prescripcion-abuso-y-adiccion/los-opioides/como-afectan-los-opioides-al-cerebro-y-al-resto-del-cuerpo>.

National Institute on Drug Abuse. (2017). *www.drugabuse.gov*. Disponible en: <https://www.drugabuse.gov/es/informacion-sobre-drogas/los-opioides/la-crisis-de-opioides#one>.

Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito. (2018). *GLOBAL OVERVIEW OF DRUG DEMAND AND SUPPLY*. Disponible en: <https://www.unodc.org/unodc/es/>.

Saucedo, R. (2018). LAS DROGAS SINTETICAS, PROBLEMÁTICA CRECIENTE EN LA REGION. *REVISTA CIMCON VI EDICION*, 54-68.

Seidenberg, A. &. (2000). *Metadona, Heroína y otros opioides*. Granada, España: Ediciones de Díaz de Santos.

SEMAR (2018), *Comunicados de prensa*, Disponibles en: <https://www.gob.mx/semar/prensa>.

UNODC. (2018). *Informe Mundial de Drogas 2018*. United Nations Office on Drugs and Crime. Disponible en: <https://www.unodc.org/wdr2018/index.html>





Fotografía: Secretaría de Marina – Armada de México

“... El problema actual con el fentanilo, surge al ser un opioide con una potencia de 50 a 100 veces mayor que la heroína, capaz de mezclarse con casi cualquier droga, aunado a que este, representa la droga ilegal con la cual los narcotraficantes obtienen una mayor cantidad de ganancias....”

Capitán de Corbeta C.G. Roberto de Jesús Saucedo Guzmán
Investigador Internacional del CIMCON
Secretaría de Marina – Armada de México



EL NARCOTRÁFICO Y SUS IMPLICACIONES EN EL CONTEXTO TURÍSTICO REGIONAL



Teniente de Navío C.I.M.
FERMIN ABRAHAN MORENO COELLO
Fuerza Naval de Honduras
Investigador Internacional
Centro Internacional Marítimo de Análisis
Contra el Narcotráfico



EL NARCOTRÁFICO Y SUS IMPLICACIONES EN EL CONTEXTO TURÍSTICO REGIONAL

RESUMEN

Palabras claves:

Turismo, Narcotráfico, Región Caribe, Contexto Turístico, Destino Turístico.

La intención de este artículo es representar de manera lógica como las dinámicas del narcotráfico afectan los contextos turísticos; evidenciando una tendencia que impacta visiblemente espacios que tradicionalmente son buscados con fines recreacionales. También, analizar la región caribe como foco de mayor importancia debido a sus características sociales, culturales y naturales, las cuales promueven la evolución del narcotráfico marítimo. Por otro lado, hacer mención de algunos esfuerzos regionales orientados a la seguridad de los destinos turísticos; planteando conclusiones y recomendaciones a posibles acciones en estas plazas, pero entendiendo que no solamente el narcotráfico es culpable por la degradación de estas, sino más bien, como una de las tantas coyunturas que convergen en dichos ambientes.

ABSTRACT

Keywords:

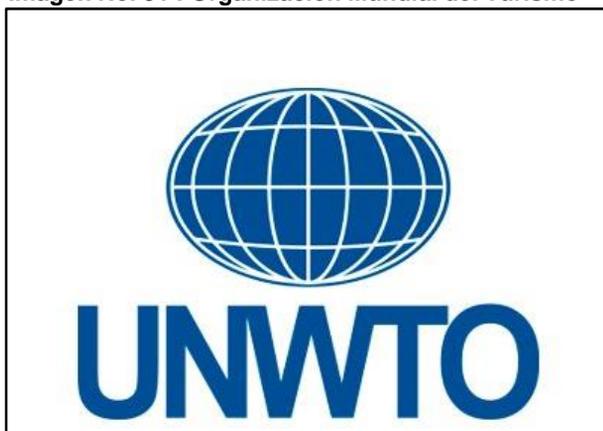
Tourism, Drug Trafficking, Caribbean Region, Tourism Context, Tourist Destination.

The intention of this article is to represent in a logical way how the dynamics of drug trafficking affect tourist contexts; evidencing a trend that visibly impacts spaces that are traditionally sought for recreational purposes. Also, to analyze the Caribbean region as a focus of greater importance due to its social, cultural and natural characteristics, which promote the evolution of maritime drug trafficking. On the other hand, mention should be made of some regional efforts aimed at the security of tourist destinations; conclusions and recommendations should be made for possible actions in these locations, but it should be understood that not only is drug trafficking to blame for their degradation, but rather, as one of the many situations that converge in these environments.

El Turismo y su importancia

El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. (Organización Mundial del Turismo, 2013).

Imagen No. 31 : Organización Mundial del Turismo



Fuente: medios abiertos en la web

Según reportes de la Organización Mundial del turismo (en adelante: OMT), en el año 2017 se registraron 1,323 millones de llegadas de turistas internacionales a destinos en todo el mundo, indicando que durante los últimos ocho años el incremento ha sido de 400 millones de personas que se mueven a través del globo para realizar diferentes actividades del ámbito turístico, movilizándose por aire, tierra y mar, siendo la vía aérea la más utilizada con el 57% del total de los movimientos a estos destinos. Como dato importante, es de resaltar que un 55% de los viajeros lo hace por ocio, vacaciones y recreo, un 27% para visitar a parientes y/o amistades, un 13% por negocios y motivos profesionales, y un 6% sin un fin determinado. (Panorama OMT del Turismo Internacional, 2018).

Por otro lado, La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) ha actualizado las cifras oficiales de la industria mundial de cruceros en 2017, que ha superado las expectativas, alcanzando los 26,7 millones de cruceristas marítimos en todo el mundo, desde una previsión de 25,8 millones. Para 2018, teniendo en cuenta el calendario de lanzamiento de los nuevos buques y el despliegue regional previsto, CLIA proyecta otro crecimiento positivo con un pronóstico de 28 millones de pasajeros. (CLIA, 2018).

La industria del turismo en el año 2017, ha tenido un total en ingresos de 1.34 billones de dólares, además, el turismo internacional ha generado otros 240 mil millones de \$ EE.UU., provenientes de servicios de transporte de pasajeros prestados a no residentes. Como categoría de exportación a escala mundial, el turismo ocupa la tercera posición, por detrás de productos químicos y combustibles y por delante de automoción. En muchos países en vías de desarrollo, el turismo es el principal sector de exportación (Panorama OMT del Turismo Internacional, 2018).

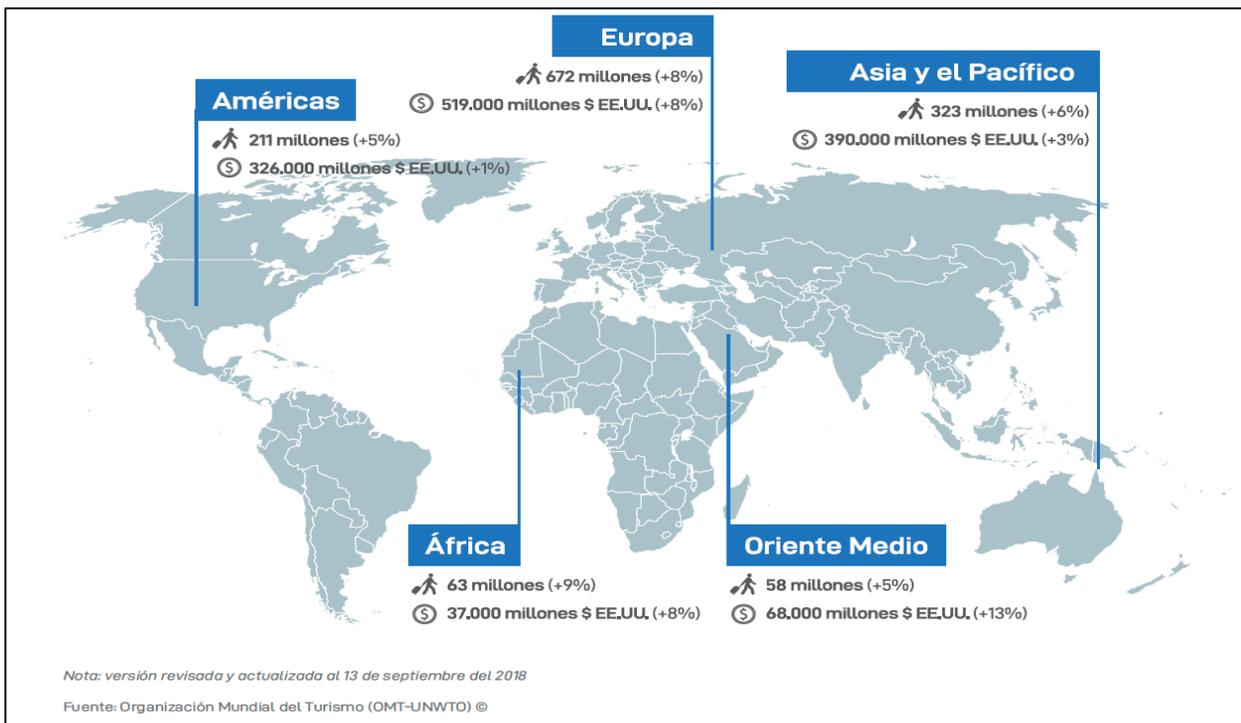
De acuerdo con la OMT, una de cada 10 personas en el mundo trabaja en la industria turística, así como el 10% del PIB a nivel mundial proviene de esta actividad ya sea de forma directa, indirecta o incluida.

Imagen No. 32 : El turismo en el mundo



Fuente: medios abiertos en la web

Imagen No. 33 : Flujo del turismo a nivel mundial



Fuente: OMT, 2018

El turismo como atractivo ilícito

El turismo promueve la búsqueda de experiencias nuevas, la sensación de libertad que generan espacios distintos al habitual, usualmente elegidos para recrearse y/o descansar. ¿Pero que hay más allá del simple hecho de buscar recreación y esparcimiento? Hoy en día, las grandes cadenas turísticas a nivel mundial ofrecen al mercado un sin número de opciones atractivas, que permiten al viajero examinar posibilidades de abandonar su rutina nómada y tomar un respiro ante el agobio laboral. Esta dinámica converge también con la búsqueda de emociones inusuales y no convencionales para algunos. En esta brecha, ilícitos como el consumo de drogas toman su papel. La selección del destino turístico, en muchas ocasiones esta ligado al consumo de drogas, el viajero busca la oportunidad de obtener acceso a algún tipo de estupefaciente, sacando ventaja de su condición.

En este orden de ideas, la Oficina de Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (En adelante: UNODC por sus siglas en inglés), establece el turismo de drogas o “narcoturismo”, como la corriente turística en la que personas nacionales y extranjeras visitan una o varias zonas específicas de un país, con la intención de adquirir, consumir o transportar drogas, principalmente marihuana, cocaína y heroína, e incluso visitar plantaciones y laboratorios clandestinos para conocer el proceso de elaboración. (UNODC, 2013). A su vez, contempla los factores que motivan al viajero a seleccionar entre un destino ordinario, y aquel que brinda satisfacción a su curiosidad, siendo estos: el imaginario de clandestinidad, la percepción de frágil acción de autoridades locales y la disminución del riesgo social, características asociadas en su mayoría a los turistas de origen extranjero. (UNODC,2013).

Entonces, todas estas justificaciones sociales que atraen al viajero a un destino turístico determinado, se pueden tomar como punto de referencia para entender como el fenómeno del narcotráfico también aprovecha estas ventanas, abriéndose paso en regiones que demuestran debilidad en su sistema social.

¿Cómo se conectan el turismo y el narcotráfico?

Sin duda, es una relación que ha existido desde siempre, sacando provecho de factores intrínsecos de la dinámica turística, aun así, se debe de ir más allá. Cada destino tiene particularidades que lo hace atractivo, en donde situaciones políticas, sociales, económicas o culturales encajan en el perfilamiento de Organizaciones Criminales Transnacionales (en adelante: OCT) para realizar sus actividades ilícitas. La suerte común de muchos destinos (por sus condiciones privilegiadas) es convertirse en “plaza” atractiva para su explotación criminal en dos sentidos diferentes: como mercado para consumo de drogas y como mercado de víctimas potenciales para la comisión de todo tipo de delitos (patrimoniales y contra la persona). En tal sentido, tanto los destinos turísticos como el conjunto de actividades destinadas a la promoción del turismo aportan condiciones estructurales favorables para el desarrollo de la actividad criminal. (M. I. de la Torre y D. Navarrete Escobedo, 2016).

Imagen No. 34: Narcoturismo



Fuente: medios abiertos en la web

Impacto del narcotráfico en destinos turísticos

El peligro que representa el flagelo del narcotráfico y su dinámica en las zonas turísticas no es solo representativo para aquellos que buscan satisfacer sus adicciones; se deben de tomar en cuenta las poblaciones que viven en la cotidianidad de estas plazas y como la sociedad interactúa con las dinámicas que rodean este rubro. Los riesgos a los que se exponen varían desde simple distorsión del orden público hasta el fomento de la violencia que acompaña al narcotráfico. Pugnas de territorio, ajustes de cuentas, vinculación con estructuras criminales y el mismo consumo de estupefacientes son parte del paquete que ofrece este fenómeno.

Imagen No. 35 : Autoridades mexicanas en la playa de Cancún, México



Fuente: medios abiertos en la web

Esta combinación de factores, ha generado en muchos destinos turísticos una “cultura de ilegalidad”. La aceptación y adaptación en sus núcleos sociales se ha vuelto una constante, y el efecto a mediano y largo plazo puede ser muy perjudicial para las economías que dependen prioritariamente del turismo.

Ello sin mencionar que son los escenarios predilectos donde exhibir el poder de una violencia ejercida con el único fin de generar el terror. (M. I. de la Torre y D. Navarrete Escobedo, 2016).

La intención de visitar un destino por parte de los turistas se ve afectada por actos violentos como guerra, disturbios sociales, tensiones regionales, terrorismo, violencia y cualquier tipo de delitos que pongan en riesgo la estabilidad política de un país. Los turistas extranjeros ponen como uno de sus principales prioridades la seguridad para viajar a un país (Cavlek,2002).

Ejemplo de lo anterior, es el caso de Cancún, México, donde el número de turistas internacionales para el mes de enero de 2019 se redujo por primera vez en siete años, esto debido al incremento de la inseguridad según la percepción del viajero. (El Universal, 2019), causando pérdidas económicas al sector turístico.

Imagen No. 36: Cancún, México



Fuente: medios abiertos en la web

Por lo tanto, el impacto se puede medir no solo en la generación de violencia que trae consigo el fenómeno, sino también en las consecuencias económicas que implícitamente traen las dinámicas ilícitas.

Los contextos sociales turísticos son tomados más por los problemas coyunturales que por su problemática estructural. El gran problema con esta situación, es que esa “cultura de ilegalidad” se perpetúa en el tiempo, arraigando cada vez mas al narcotráfico en esa sociedad, convirtiéndolo en “parte” de la dinámica ilícita.

El narcotráfico y su presencia en la Región Caribe a través del turismo

El Gran Caribe, es decir, el conjunto de Estados insulares y territoriales pertenecientes a la Asociación de Estados del Caribe (AEC), conformada por tres subregiones que tienen como atributo común su pertenencia o presencia en el mar Caribe. Entre ellos, los cinco países centroamericanos, los miembros plenos y observadores del Caribe insular y los países latinoamericanos que tienen costas sobre el mar Caribe, tres subregiones que han evolucionado en distintos y diversos contextos políticos y culturales. (Mantilla,2011).

El Caribe, por sus atributos naturales y condiciones únicas se presenta como una de las mejores zonas turísticas a nivel mundial. La gran gama de oferta turística deriva en un flujo constante de viajeros de todas partes del mundo.

El año pasado, un total de 29,9 millones de personas visitaron el Caribe, el segundo total más alto registrado después de los 30,6 millones que lo visitaron en 2017, aunque eso fue un descenso, fue mejor que la previsión de una caída del tres a cuatro por ciento prevista después de las tormentas de 2017 y pronosticando un incremento del 6 al 7% en este 2019. (Organización de Turismo del Caribe, 2019).

Imagen No. 37: Playa caribeña



Fuente: medios abiertos en la web

Particularmente, la región se convierte en un fascinante nicho de interés para las OCT que trafican estupefacientes desde Colombia y la región andina hasta los países de América del Norte y Europa. El uso del contexto turístico para camuflar sus actividades ilícitas, aprovechando las características del escenario marítimo, el flujo constante de viajeros por aire, tierra y mar, la debilidad institucional para atacar el flagelo y la tolerancia e indiferencia ante el narcotráfico por parte de la población residente en estas plazas, genera corredores de movilidad propicios para que estas organizaciones saquen ventaja. En un ámbito de relaciones históricas caracterizadas por la aceptación de las prácticas socioculturales y económicas de la informalidad, el contrabando y el tránsito indiscriminado de bienes y productos no sujetos a restricciones legales, el fenómeno del tráfico de drogas y sus delitos asociados se constituyeron en las prácticas ilícitas más comunes en el Gran Caribe durante las dos últimas décadas. (Mantilla,2011). Sin embargo, y para el enfoque pertinente en el contexto turístico, es preciso discriminar aquellos destinos que por su trascendencia e importancia en la dinámica turística de la región, son mayormente afectados por la presencia del narcotráfico, y así establecer el verdadero impacto de este fenómeno en dichas plazas .

En este sentido y con base en el informe de competitividad de viaje y turismo 2017 del Foro Económico Mundial (en adelante: WEF por sus siglas en inglés), países como México, Panamá, Costa Rica y Colombia que son epicentros de la región caribe en materia turística y los mejor clasificados en el ranking bianual en la región, transversalmente son los mismos en donde mas se ha detectado la actividad del narcotráfico en los últimos años. (ver imagen no. \$\$).

Dichos países, comparten características que permiten el desarrollo de las actividades ilícitas de las OCT, entre ellas su posición geográfica, economía relativamente estable y contexto social equilibrado. Colombia, en este sentido como principal país productor, Panamá y Costa Rica, como países de acopio y tránsito, y finalmente México como principal país receptor antes del destino final, Estados Unidos.

También, cabe resaltar que en el informe de la WEF, países como Barbados, Jamaica, Trinidad y Tobago, República Dominicana y Honduras, aparecen en la clasificación con un menor indicador de productividad turística, no obstante, se sabe que dichos países forman parte en la dinámica de acopio y transporte de estupefacientes, y que sirven como plataformas de abastecimiento para las OCT que delinquen en el caribe. (CIMCON, 2018).

Imagen No. 38: Tabla de competitividad turística y ranking de la región.

Country/Economy	Global rank	Enabling environment				
		Business environment	Safety and security	Health and hygiene	Human resource and labour market	ICT readiness
NORTH AND CENTRAL AMERICA						
United States	6	5.4	5.2	5.7	5.5	6.0
Canada	9	5.3	6.1	5.6	5.5	5.6
Mexico	22	4.2	4.2	5.3	4.6	4.3
Panama	35	4.9	5.3	5.1	4.4	4.5
Costa Rica	38	4.5	5.4	5.0	4.9	5.2
Barbados	58	4.4	5.6	6.0	4.7	5.2
Jamaica	69	4.8	4.0	4.7	4.7	4.2
Trinidad and Tobago	73	4.4	4.1	5.1	4.5	4.8
Dominican Republic	76	4.2	4.5	4.9	4.1	3.7
Guatemala	86	4.4	3.7	4.6	4.1	3.8
Honduras	90	4.2	3.5	4.6	4.3	3.4
Nicaragua	92	3.5	5.4	4.6	4.2	3.3
El Salvador	105	4.0	3.0	4.9	4.2	3.7
North and Central America Average		4.5	4.6	5.1	4.6	4.4

Fuente: WEF,2017

¿Que relación puede existir entre la fortaleza del sector turístico de un país y el narcotráfico?

Amarrado a la dinámica del caribe, se puede inferir que no importando la condición de un país en su contexto social y político, las OCT prefieren aquellos en donde el turismo sea un atractivo fuerte, esto puede ser evidencia de la conectividad y sinergia que debe existir en la premisa “estabilidad que crea apertura”, contrapuesto con “fragilidad que limita oportunidad”.

Por lo tanto, el elemento de inflexión puede ser el impulso que el turismo brinda en un determinado país, vinculado más al desarrollo y proyección de una economía sostenible, que posibilite la convergencia de actividades ilícitas de las OCT y así pasar desapercibido. Un país con poco desarrollo económico, no podrá cubrir el flujo de activos que provienen de esta dinámica ilícita, exponiendo el verdadero interés sobre esa plaza.

En el informe de competitividad de la WEF 2017, en un ranking de 136 plazas a nivel mundial, no figuran países caribeños como Haití, Dominica, Cuba, San Vicente, entre otros. Lo común entre ellos es su poco desarrollo competitivo ante el resto de países de la región caribe, es decir el poco impulso económico en materia turística que los pueda perfilar como destinos preferidos para actividades de las OCT. (WEF, 2017)

En el caso de Haití, siendo el país mas pobre de Latinoamérica y el mas golpeado por la inestabilidad, aunque comparte frontera con República Dominicana (puesto 76 ranking mundial WEF, 2017), queda por fuera, validando la premisa de “fragilidad que limita oportunidad”, no visto desde el plano político y social, sino mas bien en el vano desarrollo económico consecuencia de la corrupción desmedida a la que ha sido sometido, la inclemencia de la naturaleza, las epidemias de salud y el poco interés que la comunidad internacional ha prestado ante la situación.

Imagen No. 39 : Puerto Príncipe, Haití



Fuente: medios abiertos en la web

Dinámicas del narcotráfico marítimo en la región a través del contexto turístico

Consecuentemente con la naturaleza turística caribeña, su amplio espectro marítimo y la posibilidad de involucrar distintas modalidades para el transporte, acopio y distribución de estupefacientes, el CIMCON, ha estructurado un esquema para el correcto análisis, apoyar el direccionamiento desde la academia en el esfuerzo de lucha contra el narcotráfico marítimo y discriminar los modus operandi de las OCT, a fin de establecer las tendencias y generar la prospectiva con la que se busca atacar el segundo eslabón de la cadena del narcotráfico (transporte), identificado como el punto de mayor afectación al fenómeno. (CIMCON, 2015).

En este orden de ideas, se han establecido dos modalidades y cinco técnicas en las que la dinámica del narcotráfico marítimo se aprovecha del contexto turístico y sus bondades para ocultar sus actividades ilícitas. Definiéndolas así: embarcación de recreo y sus tres técnicas: yate, velero y jet ski (moto acuática); y embarcación de transporte de personas y sus dos técnicas: ferry y crucero. (CIMCON, 2019).

Imagen No. 40 : Infograma global de las modalidades turísticas 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del CIMCON

Datos recientes del uso de medios recreativos marítimos en actividades ilícitas

Las embarcaciones de recreo y de transporte de personal, se han convertido en un instrumento accesible para la dinámica ilícita. La dificultad que representa la detección y seguimiento de este tipo de embarcaciones ha abierto brechas que oportunamente son aprovechadas y que son altamente rentables para las OCT. Para tal efecto, se mencionan eventos que resaltan dicho papel:

El 13 de marzo de 2016, Una "embarcación de recreo" tipo "velero" con bandera de Islas Vírgenes Británicas fue detenido e inspeccionado en aguas venezolanas, se incautaron 894 kilos de clorhidrato de cocaína. (ASN,2016).

El 20 de mayo de 2017, el Servicio Aeronaval (SENAN), Panamá, incautó 700 kilos de clorhidrato de cocaína, los cuales eran transportados en una "embarcación de recreo" tipo "velero" de nombre "Clary", en las inmediaciones de isla Mono, ubicada en Guna Yala. (ASN,2017).

El 24 de mayo de 2017, el Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT), Panamá, incautó 276 kilos de clorhidrato de cocaína, los cuales se encontraban a bordo de una "embarcación de recreo" tipo "velero" en el sector de Isla Verde específicamente a la altura de la comunidad de río azúcar en la comarca de Guna Yala. (ASN, 2017).

El 20 de marzo de 2018, la Policía de Puerto Rico, logró la incautación de 1.320 kilogramos de clorhidrato de cocaína, los cuales eran transportados en una "embarcación de recreo" tipo "yate" en la costa del sector Kamea Meha en Vega Alta. (ASN, 2018).

El 14 de junio de 2018, la Armada Nacional y la Policía Nacional de Colombia, lograron la incautación de 390 kilos de clorhidrato de cocaína a bordo de una "embarcación de recreo" tipo "yate" de nombre "Relax Too" de bandera estadounidense la cual navegaba en la jurisdicción del Comando Específico de San Andrés y Providencia. La inspección de la embarcación se realizó en las instalaciones de Guardacostas de San Andrés Islas. (ASN, 2018).

Como se puede evidenciar en los eventos anteriores, existe la facilidad para mover cantidades considerables de estupefacientes a través de estas modalidades, siendo igual de eficaces que otras dinámicas como el uso de embarcaciones tipo “go fast” y “embarcaciones de pesca industrial”.

Imagen No. 41 : Velero detenido con clorhidrato de cocaína en la bahía de Cartagena, Colombia



Fuente: medios abiertos en la web

Sin embargo, no solamente se utilizan para cargamentos y volúmenes grandes, las OCT han configurado sus “modus operandi” para que este tipo de embarcaciones de uso recreativo y de transporte funcionen como “señuelos”, llevando consigo pequeñas cantidades que podrían indicar un movimiento mayor en otras modalidades. Como referencia a esto, tenemos los siguientes eventos:

El 9 de octubre de 2018, Unidades de la Armada Nacional, en desarrollo de una operación de vigilancia y control marítimo, incautaron 1.5 kilos de clorhidrato de cocaína después de la interdicción de una “embarcación de recreo” tipo “yate” de nombre “SANTANA I” de bandera panameña la cual se encontraba navegando en el sector bahía interna de Cartagena (Bolívar) con destino San Blas (Panamá). (ASN, 2018).

El 30 de enero de 2019, Unidades de la Armada Nacional, en desarrollo de una operación de vigilancia y control marítimo, incautaron 1 kilo de clorhidrato de cocaína después de la interdicción de una “embarcación de recreo” tipo “velero” de nombre “CASSIOPEIA” de bandera alemana la cual se encontraba navegando en el sector de Punta Canoas Municipio de Cartagena (Bolívar). (ASN, 2019).

El flujo constante de este tipo de embarcaciones en el caribe, representa un reto para las autoridades que combaten el narcotráfico en el escenario marítimo, ya que los controles y procedimientos realizados en algunos países no son lo suficientemente estrictos y permiten que el nivel de vulnerabilidad sea muy alto. Lo anterior, debido a la preocupación por parte de las administraciones portuarias y marítimas de que sus plazas se vuelvan “territorios hostiles” para el turismo, cambiando la percepción del visitante, teniendo en cuenta que uno de los principales atractivos para realizar esta actividad viene de la “libertad” que proporciona el moverse sin mayores obstáculos. Esta situación esta plenamente referenciada por las OCT, el involucrar sus actividades en este escenario les da altas probabilidades de éxito y reduce la afectación de su negocio en el panorama regional.

Imagen No. 42: Yate decomisado con clorhidrato de cocaína en República Dominicana



Fuente: medios abiertos en la web

¿Que se esta haciendo para mitigar esta problemática?

Indudablemente, uno de los principales esfuerzos que se pueden realizar para contrarrestar este flagelo es la cooperación internacional, y en este caso la integración regional con aquellos estados vulnerables que son referenciados como corredores de movilidad debido a su naturaleza turística.

En toda la región el concepto de seguridad turística forma parte vital en el engranaje económico, la protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras o plazas turísticas. De allí la importancia de proteger este activo. (Frigo, 2019).

Bajo esta tónica, iniciativas como la de Colombia en el “Encuentro de Cooperación en Seguridad Integral para el Caribe: “Lucha contra los fenómenos criminales producto del narcotráfico”, con la participación de 12 países de la región caribe como Jamaica, Antigua y Barbuda, Santa Lucía, Trinidad y Tobago entre otros, en donde buscan a través de la concentración de capacidades, establecer controles optimizados orientados al narcotráfico. (Cancillería, 2017).

También, la Organización de Estados Americanos (en adelante: OEA), en conjunto con el Comité Interamericano Contra el Terrorismo (en adelante: CICTE), han formulado un programa de seguridad turística que comenzó en 2006 como proyecto piloto, en los países del Caribe y se expandió a los países de América Latina a través del apoyo del Gobierno de Canadá. Actualmente, el programa busca aumentar la experiencia profesional y técnica de los funcionarios de seguridad pública y privada en los Estados Miembros de la OEA que dependen del turismo. (OEA, 2019).

Los principales países beneficiados con este programa son: México, Costa Rica, Honduras, República Dominicana, Jamaica, Barbados,

Guatemala y Belice, recibiendo en tres grupos principales de actividades: capacitación básica sobre seguridad turística, planes integrados de seguridad turística mediante el establecimiento de Asociaciones público-privadas, con capacitaciones especializadas en gestión de riesgos, y la prevención del delito en destinos turísticos. (OEA, 2019).

Así mismo, el Sistema de la Integración Centroamericana (en adelante: SICA), compuesto por los 7 países del istmo e incluyendo a República Dominicana, ha diseñado la Estrategia de Seguridad de Centroamérica (en adelante: ESCA), la cual vincula la seguridad turística como uno de sus principales esfuerzos para promover el desarrollo de los países de la región, consolidando las medidas de seguridad y protección al turista para que la región sea un destino confiable y seguro, haciendo de estos destinos turísticos plazas hostiles para el desarrollo de actividades ilícitas.(SICA, 2011).

Consideraciones generales en los contextos turísticos

Las problemáticas que surgen de la interacción de culturas son en mayor medida el motivo por el cual una comunidad turística se degrada. Las constantes incomodidades que los visitantes pueden causar (consciente o inconsciente) a través de las actividades que realizan mientras tienen su experiencia, influyen en la percepción de los residentes, fracturando la sana relación existente entre el desarrollo económico sostenible y el turismo, cambiando la relación de equilibrio y el factor costo beneficio que justifica la actividad turística en una región.

La OMT sugiere en el informe titulado ¿«Overtourism»? “*Comprender y gestionar el aumento del turismo urbano más allá de las percepciones*”; que es necesario discriminar las dinámicas entre tipos de turismo, para así comprender sus efectos negativos y positivos en la sociedad. (OMT, 2016).

Entonces, ¿Qué percibe la población de destinos turísticos de su entorno? Y a la vez ¿Qué transmite el turista a esta población? Esta dinámica puede variar según sea el contexto, pero debe necesariamente influir en el imaginario de aquellos que buscan de oportunidades para delinquir. De este modo y para su análisis, dicha discriminación podría coadyuvar a comprender en mayor detalle la naturaleza del fenómeno del narcotráfico y su implicación turística.

Desde este punto de vista, y con el fin de generar inquietud a aquellos que enfrentan estas dinámicas ilícitas, es válido plantear lo siguiente:

- ✓ ¿Qué tan vulnerable puede ser una zona o región para crear ambientes propicios al narcotráfico?
- ✓ ¿Qué busca una OCT en la selección del espacio geográfico?
- ✓ ¿Podrían ser acaso debilidades institucionales o más bien la particularidad del contexto turístico a partir de lo social?

Conclusiones

El turismo en esencia y principio, como actividad social y económica no representa una amenaza como tal para la sociedad. Surge como plataforma de desarrollo y de interacción cultural trayendo consigo el impulso de la economía de un país o destino turístico; sin embargo, dentro de la dinámica turística existe un plano oscuro que es potenciado por organizaciones que aprovechan estas brechas sociales para explotar la geografía, cultura y tolerancia en cuanto al fenómeno del narcotráfico

Con base en lo expuesto, de no reforzar las condiciones sociales para un desarrollo integral de las comunidades afectadas, el narcotráfico puede llegar a consumir poblaciones vulnerables, lo que abriría aún más sus corredores de movilidad en espacios turísticos, afectando la percepción de seguridad en estos, disminuyendo la inversión nacional y extranjera.

El impacto negativo del narcotráfico abarca todo el contexto, afectando al turista, al residente de los destinos turísticos y a las plazas que deben lidiar con los efectos de esta dinámica. No obstante, recordar que se ha comprobado que esta dinámica ilícita se integra de tal forma con su entorno que se vuelve en cierta medida parte de él.

El narcotráfico es un fenómeno oportunista que se aprovecha de los sistemas rotos, aquellos que han perdido visión y no tienen el carácter para recuperar su naturaleza, evidenciando que la institucionalidad es débil y tiene un problema estructural. En este orden de ideas, un país que se permita mantener la fragilidad de sus entidades estará destinado a sufrir el constante agobio de fenómenos como el narcotráfico, y toda la dinámica que este trae consigo.

Recomendaciones

Es preciso que además de indagar en cómo estas estructuras utilizan el entorno turístico y su ambiente para trasegar, movilizar o distribuir drogas, el análisis y esfuerzo de las autoridades debe de ir también encaminado a identificar aquellas condiciones sociales y culturales que determinan las conductas de las poblaciones en sitios turísticos y que permiten terreno fértil para que la ilegalidad tome posesión, reafirmando lo expuesto anteriormente; los contextos sociales turísticos son tomados más por los problemas coyunturales que por su problemática estructural.

El objetivo está en identificar si es una problemática de percepción de la fragilidad institucional o por otro lado la “cultura de ilegalidad” que se ha arraigado en el imaginario de esas regiones y sus poblaciones.

REFERENCIAS

ASN. (2016, 2017, 2018, 2019). *Análisis Semanal de Narcotráfico*. Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico CIMCON. Cartagena de Indias D.T y C. Colombia.

Cancillería de Colombia. (2017). *Quinto Encuentro de Cooperación en Seguridad Integral para el Caribe: lucha contra los fenómenos criminales producto del narcotráfico*. Tomado de: <https://www.cancilleria.gov.co/en/newsroom/news/colombia-estrecha-cooperacion-12-paises-caribe-luchar-fenomenos-criminales-producto>

Cruise Lines International Association. (2017). *CLIA 2017 Annual Report*. Disponible en: <https://cruising.org/about-the-industry/clia-annual-report>

Frigo, Edgardo (2019). *La Seguridad en la Industria del Turismo*. Foro de seguridad. Disponible en: http://www.forodeseguridad.com/artic/discipl/4213_seguridad-turistica.htm

Hernández López, E., & De la Torre, M. (2016). *Turismo y violencia. Los nuevos imaginarios del miedo*. Opción, 32 (13), 203-227. Disponible en: <https://www.redalyc.org/html/310/31048483012/>

Mantilla, Silvia. (2011). *Narcotráfico, violencia y crisis social en el Caribe insular colombiano: El caso de la isla de San Andrés en el contexto del Gran Caribe*. Estudios Políticos. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=16429066003>

Organización de Estados Americanos. (2019). *Programa de Seguridad Turística*. Tomado de: <http://www.oas.org/es/sms/cicte/prog-seguridad-turistica.asp>

Organización de Turismo del Caribe. (2014, enero 31). EcuRed, . Consultado marzo 17, 2019. Disponible en: <https://www.ecured.cu/index.php?title=Organizaci%C3%B3n de Turismo del Caribe&oldid=2153033>

Sistema de la Integración Centroamericana. (2011). *Estrategia de Seguridad de Centroamérica*. Tomado de : <https://www.sica.int/download/?60860>

UNODC, Alcaldía de Medellín. (2013). *Estudio Exploratorio Descriptivo de la Dinámica Delictiva del Tráfico de Estupefacientes, La Trata De Personas y La Explotación Sexual Comercial Asociada a Viajes Y Turismo en el Municipio De Medellín, Colombia*. Disponible en: <https://www.unodc.org/documents/colombia/2013/Noviembre/UNODCMedellin.pdf>

World Economic Forum. (2017). *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017*. Disponible en: http://www.cdi.org.pe/InformeGlobaldeViajesyTurismo/doc/2017/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf

World Tourism Organization (UNWTO); Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality. *Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Executive Summary*. UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789264426070>



Fotografía: Fuerza Naval de Honduras

“... El narcotráfico es un fenómeno oportunista que se aprovecha de los sistemas rotos, aquellos que han perdido visión y no tienen el carácter para recuperar su naturaleza, evidenciando que la institucionalidad es débil y tiene un problema estructural...”

Teniente de Navío C.I.M. Fermin Abraham Moreno Coello
Investigador Internacional del CIMCON
Fuerza Naval de Honduras





DROGAS ESTRATEGIA ORGANIZACIONES CRIMINALES

LÍQUIDAS: SILENTE DE

NUEVA DE LAS



Técnico Segundo AP.
PABLO EMILIO HERBIAS ROBLES
Marina de Guerra del Perú
Analista e Investigador Internacional
Centro Internacional Marítimo de Análisis
Contra el Narcotráfico



DROGAS LÍQUIDAS: NUEVA ESTRATEGIA SILENTE DE LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES

RESUMEN

Palabras claves:

Drogas líquidas, detección compleja.

En este artículo se analiza el “modus operandi” de las organizaciones criminales transnacionales del narcotráfico y la dinámica continental en el envío de “drogas líquidas” principalmente por vía marítima, cuyo estado le permite combinarse químicamente y tomar cualquier forma y color haciendo compleja su detección por parte de las autoridades. Finalmente, se hará un breve análisis planteando unas conclusiones, proyecciones y recomendaciones como una posible alternativa para contrarrestar la problemática del transporte de “drogas líquidas” por vía marítima.

ABSTRACT

Keywords:

Liquid drugs, complex detection.

This article analyzes the "modus operandi" of the transnational criminal drug trafficking organizations and the continental dynamics in the shipment of "liquid drugs", mainly by sea, whose state allows them to combine chemically and take any form and color making their detection by the authorities. Finally, a brief analysis will be made proposing conclusions, projections and recommendations as a possible alternative to counteract the problem of the transport of "liquid drugs" by sea.

“Drogas líquidas”, nueva estrategia de las organizaciones criminales

En los últimos años las organizaciones criminales transnacionales (OCT), que vendrían interactuando en los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Perú, Venezuela, etc., estarían convirtiendo algunas “drogas ilícitas” en estado líquido o coloidal (punto intermedio entre el estado sólido y líquido, por ejemplo, el gel, la gelatina, las salsas). Estas sustancias, normalmente lo producían en estado sólido “tipo ladrillos”, en polvo, pastillas, etc.

La “droga líquida”, es una sustancia soluble, que se disuelve al mezclarse con un líquido, lo que le permite combinarse químicamente y tomar cualquier forma haciendo difícil su detección debido a que va diluida al 100% en el mismo líquido y los procesos químicos por los que pasa, tanto para disolverla como para regresarla a su estado natural, se realizan con un valor aproximado del 10% de pérdidas (ARN, 2018).

Las “drogas ilícitas” en estado líquido que han sido incautadas son: clorhidrato de cocaína (HCL), seguido de látex de opio, morfina (fases intermedias a la heroína), heroína, marihuana y las denominadas drogas sintéticas como la metanfetamina y anfetamina; las cuales tenían previsto ser enviadas hacia países de Europa, Norteamérica, Centroamérica y Suramérica (países consumidores, de tránsito y/o de acopio); la mayoría de estas sustancias normalmente son enviadas por vía marítima y en menor escala por vía terrestre y aérea.

Actualmente, los países que mayoritariamente producen “HCL” y en menor cantidad látex de amapola, morfina es Colombia, Perú y Bolivia.

Por su parte México, es el principal productor de heroína, metanfetaminas y anfetaminas (drogas sintéticas); así como de marihuana.

Estas sustancias ilícitas principalmente el “HCL”, “metanfetaminas”, “anfetaminas”, eran enviados en estado sólido. Luego a mediados de la década del año 2000, detectaron que estas “drogas ilícitas” eran exportados en estado líquido; y algunas veces cuando el “HCL” era enviada en estado sólido a países como: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Venezuela, etc., posiblemente desde allí químicos al servicio de las OCT, lo pasaban a estado líquido para enviarlo a países de Europa, Asia Pacífico, Estados Unidos de América y Centroamérica (ARN, 2018).

Imagen No. 43 : laboratorio químico



Fuente páginas abiertas en la web

Las OCT, en las últimas décadas habrían conformado empresas de fachada dedicadas al rubro de la minería legal, con la finalidad de exportar e importar diversos minerales, cuya actividad estaría sirviendo para importar insumos químicos bajo el argumento que son para la actividad minera, que parte de ellos estarían siendo desviados hacia los laboratorios para la elaboración de drogas líquidas (“HCL”, heroína, metanfetaminas y anfetaminas).

Estas empresas mineras estarían acentuadas en Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, que aparte de ser países productores y/o acopio de “HCL” son países mineros, por lo que bajo esta actividad lícita, estarían obteniendo insumos químicos para procesar drogas en estado líquido; así como en estado sólido que serían mezclados con minerales; hay que tener que en los últimos años las OCT intentaron enviar “HCL” mezclados con minerales (cobre, carbón, zinc, etc.).

Al respecto, en julio de 2016, la Policía colombiana desbarató una OCT conformada por químicos colombianos que tenían nexos con narcotraficantes italianos, holandeses, albaneses, griegos y belgas que estaban vinculados a la exportación de minerales.

Imagen No. 44 : insumos químicos en mina



Fuente paginas abiertas en la web

Este caso se dio debido a que, en enero de 2015, capturaron en Albania a dos químicos colombianos, quienes sometían el “HCL” a un proceso químico para desintegrarla y mezclarla con otros minerales y luego a través de una empresa lo envían a Europa, donde un grupo de químicos colombianos viajaban a este continente para separar la droga (ASN, 2019).

También en Lázaro Cárdenas (Michoacán – México), en marzo de 2014 incautaron 119 mil toneladas de hierro (hematita), pertenecientes al cártel de “Los Caballeros Templarios”. Este mineral servía para efectuar el intercambio con empresarios chinos de “hematita” por precursores químicos procedentes de China para la fabricación de metanfetaminas (ASN, 2019).

En relación a lo descrito, del 2005 al 2019 se han registrado diversos decomisos de sustancias ilícitas, principalmente de clorhidrato de cocaína en estado líquido, que han sido detectados en cilindros y/o bidones de combustible, aditivos, aceite vegetal, latas de conservas, etc.; que eran transportados en “carga contenerizada”, “embarcaciones de recreo”, “embarcaciones de carga” y embarcaciones tipo “go-fast”; en aeronaves, vehículos terrestres (envases de Champú, botellas de whisky, productos de belleza, gaseosas, etc.). También se realizaron incautaciones de este tipo de drogas en la vía terrestre y aérea pero en menor escala.

Para reforzar lo descrito, se detalla una recopilación de información de “fuentes abiertas” sobre decomisos de “drogas líquidas”, siendo probable que se hayan dado otras incautaciones, pero debido a que no trascendió a los medios de comunicación por ser “reservado”, no se ha podido incluirlas en este artículo. Para un mejor entendimiento se hará un relato de manera alfabética y cronológica en los países donde se dieron estas incautaciones:

Argentina: el 16 de mayo de 2014, decomisaron 2 toneladas de cocaína líquida (CL) que iba ser enviado a Europa. El 26 febrero 2016, en la provincia argentina de Salta (frontera con Bolivia), decomisaron 600 kg “CL”, que era transportada en el tanque de un camión y detuvieron a un boliviano. Esta “CL” tenía previsto ser embarcado por un puerto de Chile.

El 1 de junio de 2016, en la dársena norte de puerto Madero (Buenos Aires), detuvieron a un ciudadano paraguayo con litro y medio de “CL” oculta en preservativos.

Bolivia: el 14 de diciembre de 2016 decomisaron 1.650 kg de “CL”, oculta en latas de sardina que tenía previsto ser enviada por un puerto de Chile.

Al respecto, el Jefe de la Fuerza Especial de Lucha contra el Narcotráfico, durante una entrevista que le hizo el diario La Razón (Bolivia), dijo que el transporte de “CL” se hizo frecuente en Bolivia desde el 2011.

Colombia: el 18 de abril de 2011 en Barranquilla (Atlántico), en el buque “Seven Seas” (bandera hondureña) incautaron 1.400 kg de “CL” en cilindros que contenían aceite de combustible para motor.

El 2 de junio de 2013, hallaron 1.340 litros de “CL” en un laboratorio ubicado en la zona rural de Sopetrán (Antioquia), que tenía como destino un país de Centroamérica.

El 18 de setiembre de 2013, en el puerto de Santa Marta, las autoridades incautaron 136 litros de “CL” en bidones plásticos que eran transportados por el velero “Ariadne” (bandera EE. UU).

El 16 de abril de 2014, en el puerto de Cartagena, incautaron 2.877 kg de “CL” que iba mezclada con aceite industrial y estaba oculta en un transformador eléctrico que tenía como destino el puerto de Santo Tomas de Castilla (Guatemala) y finalmente EE.UU.

El 5 de julio de 2014, en el municipio de Villarrica (Cauca), decomisaron 89.7 kg “CL” en botellas que era transportada en un camión cisterna.

El 15 de mayo de 2015, en el puerto de Cartagena, después de un segundo registro

decomisaron 80 kg de “CL” cerca del tanque de gasolina del velero “Shayele” (bandera británica).

Imagen No. 45 : droga líquida en bidones



Fuente: www.eluniversal.com.co

En el Aeropuerto “El Dorado” de Bogotá, el 19 de junio de 2015 fue detenida una hondureña que se dirigía a Barcelona (España) con 1.500 gramos de “CL” en implantes mamarios.

El 10 de setiembre de 2015, en Cartagena de Indias, en la embarcación “La Caracola” (bandera colombiana), incautaron 1.000 kg de “CL” que estaba en botellas de un energizante que era transportada por 7 colombianos.

El 26 de setiembre de 2018, desarticularon una OCT que enviaba “CL” a EE. UU, Canadá y países de Europa. Esta OCT contactaba y reclutaba adultos mayores, mujeres y ciudadanos venezolanos para que llevaran en su cuerpo cápsulas de látex que contenían droga diluida.

El 29 de octubre de 2018, en la ciudad de Pasto, desarticularon una OCT que se dedicaban a reclutar personas de la tercera edad para transportar heroína y morfina líquida en vehículos de servicio público hasta Ecuador, de allí salía hacia Centroamérica y/o EE.UU.

Según un informe de julio de 2017, sobre monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos del año 2016, al 2016 existían 462 hectáreas de siembra de amapola, de las cuales el 65% se localiza en el departamento de Nariño con 300 ha y un 35% en el departamento del Cauca, 162 ha (UNODC, 2017).

El 29 de noviembre de 2018, a 350 millas náuticas (MN) de la provincia de Manabí (Ecuador), la Armada colombiana y personal de la Guardia Costera estadounidense, interdictaron a la embarcación “Lorenita” (bandera ecuatoriana), decomisando 15 galones de “CL”.

El 1 de junio de 2019, en las costas del departamento de La Guajira, interdictaron al velero “Che Bella” (bandera EE. UU), hallando “CL” mezclada con combustible en 8 bidones plásticos (cada uno de 22 litros) y detuvieron a un colombiano, un español y un venezolano. Su destino era la isla de San Martín, territorio ubicado entre Francia y Países Bajos (ASN, 2019).

Imagen No. 46 : velero que transportaba “CL”



Fuente: www.eluniversal.com.co

Chile: el 18 de marzo de 2011, decomisaron 5,8 litros de “CL” en botellas de vino y cajas de jugo de naranja que tenía como destino a España. El 8 de agosto de 2013, en la comuna La Recoleta (Santiago), decomisaron 9 litros de “CL” oculta en botellas de whisky y detuvieron a 2 peruanos.

El 13 de febrero de 2014, incautaron 260 kg de “CL” en un camión cisterna procedente de Bolivia, que transportaba alcohol industrial. Fueron detenidos 8 chilenos y 4 bolivianos. El 11 de marzo de 2014, en Santiago en un contenedor incautaron 500 litros de “CL” mezclada con aceite vegetal procedente de Bolivia.

El 22 de setiembre de 2015, en el control de Chacalluta (Arica), intervinieron a una peruana que transportaba 35 litros de “CL” en botellas de gaseosa. El 4 de julio de 2017, en Iquique intervinieron a una chilena con 6 kg 610 gr de “CL”, ocultas en conserva de durazno que sería llevada a Santiago en un bus interprovincial.

El 1 de abril de 2016, en la comuna de Maule, en un laboratorio incautaron 6 botellas de marihuana líquida de aproximadamente un litro cada botella, la cual fue preparada de manera artesanal. El 29 de julio de 2017, en el complejo fronterizo de Chacalluta (frontera con Perú) decomisaron 90 tarros de leche condensada mezclada con “CL”, que fueron abandonados.

El 15 de mayo de 2019, en Santiago, capturaron a 3 chilenos, 3 venezolanos y un brasileño, a quienes le incautaron 95 kg de marihuana en diferentes formatos, de los cuales había 75 litros de “marihuana líquida”. Uno de los detenidos es médico de profesión y, particularmente, el responsable autorizado para la compra de insumos asociados a la sustancia.

Ecuador: el guardacostas estadounidense “Robney Davis”, el 26 de abril de 2007 a 495 MN al Nor Oeste de las Islas Galápagos, interdicto a la embarcación “Emperador” (bandera ecuatoriana), hallando 10 toneladas de “CL”, en 3 de sus 5 tanques de combustible y detuvieron a 16 tripulantes ecuatorianos y un colombiano. Esta nave había zarpó el 14 de abril de Manta.

El 17 de julio 2014, decomisaron 500 kg de “CL” en una “embarcación de pesca” este se hallaba con un cargamento de pescado congelado que iba hacer enviado por el puerto de Guayaquil a Lituania, detuvieron a un ecuatoriano y un ruso.

El 23 de agosto de 2014, en el puerto de Guayaquil incautaron 7.830 kg de “CL” que se encontraba en cilindros camuflado con desinfectante que tenía como destino el puerto de Valencia (España).

En el puerto de Guayaquil el 25 de febrero de 2017, en una “carga contenerizada” incautaron 2.300 kg de “CL” que estaba mezclada con aceite de palma que serían embarcadas hacia un puerto de México.

El 13 de marzo de 2018, a 250 Millas Náuticas de la Islas Galápagos, decomisaron 30 kg de “CL” en la embarcación “Johan” (bandera ecuatoriana), que zarpó del puerto de Jaramijó (Manabí) fueron capturados 12 ecuatorianos y dos guatemaltecos.

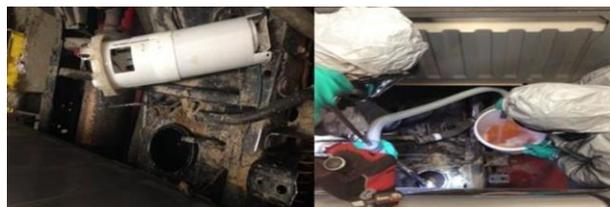
Estados Unidos de América: la Guardia Costera de Puerto Rico, el 6 de octubre de 2014, a 70 Millas Náuticas de las costas de Puerto Rico interdictaron a una embarcación tipo “go-fast” que transportaba 16 bidones plásticos con “CL”. Fueron arrestados tres personas de nacionalidad (colombianos y un venezolano).

El 4 de diciembre de 2015, en el condado de Fayette (Georgia) decomisaron 38 litros de “metanfetamina líquida” que se encontraba en el tanque de combustible de un vehículo pick-up que era conducido por una mujer de nacionalidad mexicana.

El 7 de diciembre de 2015, en el Estado de Texas, decomisaron 50 litros de “metanfetamina líquida” a un mexicano que lo transportaba en el tanque de combustible de su vehículo pick-up.

El 16 de diciembre de 2015, Wendell Campbell, vocero de la Oficina de la Administración para el Control de Drogas (DEA) en Houston - Texas, dijo que la “metanfetamina líquida” es la principal droga que ingresa a EE.UU., a través de la frontera con México, lo cual es dificultoso detectarla, debido a que va diluido en agua, alcohol, metanol, etanol, isopropanol, etc., y transportada en botellas, barriles, tanques de gasolina lo que proporciona un método de ocultamiento único, y una vez en EE.UU., puede ser solidificada de nuevo con facilidad (El Siglo Torreón, 2015).

Imagen No. 47 : “CL” en motores



www.elsiglodetorreon.com.mx

El 28 de febrero de 2018, en el puerto de San Juan (Puerto Rico), decomisaron 4 kg de “CL” dentro de botellas de champú que era transportado en buque “Kydon” (bandera de Grecia), procedente de República Dominicana. El 8 de febrero de 2019, un veterinario colombiano fue condenado en Nueva York a cumplir 6 años de prisión, por importar “heroína líquida” a EE.UU., en el vientre de cachorros de perros.

España: en La Coruña, el 22 de setiembre de 2008 intervinieron al velero “L'Hirondelle” (bandera de Países Bajos) y decomisaron aproximadamente mil litros de “CL” en cilindros.

El 29 de julio de 2009, en el puerto del Fórum en Sant Adrià de Besós (Barcelona) intervinieron a un velero con 405 litros de “CL” y 20 kg de pasta básica de cocaína, la droga estuvo en 4 depósitos 3 de agua y 1 de gasolina. Esta nave procedía de Colombia e hizo escala en Brasil y Venezuela.

En el puerto de Bilbao, el 27 de enero de 2010, incautaron 1.000 kg de “CL” en un contenedor que contenía pulpa de fruta congelada. Fueron arrestados 7 españoles que habían constituido empresas de fachadas dedicadas a las importaciones de fruta y de pulpa congelada de piña, mora, mango o guayaba, que mantenían contactos comerciales con exportadoras radicadas en Ecuador, Perú y Colombia.

Imagen No. 48 : decomiso de “CL” en Bilbao



Fuente: www.cadenaser.com

En el puerto de Barbate (Cádiz), el 20 de noviembre de 2012, en el velero “Poseidón” (bandera Reino Unido), incautaron 50 litros de “CL” que se encontraban en bidones de agua de mar, fue arrestado un ciudadano británico. En el aeropuerto Adolfo Suárez de Madrid-Barajas, el 22 de junio de 2017, detuvieron a 2 colombianos y 1 venezolana por transportar 50 kg de “CL” que había sido inyectada en cocos frescos procedentes de Colombia.

El Ministerio de Sanidad en Madrid, El 16 de enero de 2018, anunció que la “gamma hidroxí butirato” (G.H.B) o “éxtasis líquido”, que es transparente y consumido vía oral y actúa directo en el sistema nervioso central dejando efectos devastadores. En su momento, esta sustancia era vendida como anabolizante u estimulante de la hormona del crecimiento, para posteriormente ser utilizado como analgésico y tratamiento para edemas cerebrales, insomnio y narcolepsia (Ministerio de Salud de España, 2019).

El 22 de marzo de 2019, en la localidad de Mijas en Malaga, detuvieron a un ciudadano británico, con 164 dosificadores y contaba con un vivero y un laboratorio donde producía “marihuana líquida”, esta era envasada al ritmo de su producción con su vaporizador independiente.

Honduras: en Puerto Cortés el 13 de diciembre de 2017, incautaron 1.300 kg de “CL” en cilindros mezclados con grasa que se encontraban en una “carga contenerizada” esta había sido transportado por el buque de altobordo “Danae C” (bandera de Malta) procedente desde Maracaibo – Venezuela.

Nicaragua: el 12 de febrero de 2017, incautaron 14 cajas con 350 envases con tratamiento capilar de los cuales un 70% contenía “CL” procedente de Costa Rica.

México: el 27 de marzo de 2012, en un laboratorio ubicado a más de 35 kilómetros al norte de Mazatlán, incautaron 400 litros de anfetaminas líquida y 300 kg en estado sólido. Esta sustancia fue hallada en el puerto Progreso (Yucatán).

El 27 de abril de 2014, incautaron 2.000 litros de “CL” en bidones con aceite dieléctrico (aislante) que fueron escondidos dentro de 2 transformadores e introducidos en un contenedor que fue embarcado en un puerto argentino en un buque de bandera israelí.

En el Aeropuerto Internacional de Tijuana, el 15 junio 2017 decomisaron 9 litros de “CL” que estaban en 37 envases con productos de belleza. En este mismo Aeropuerto, el 24 de junio de 2017 decomisaron 15 litros de “CL” que se encontraban en 67 envases de plástico con un producto para tratamiento facial.

El 3 de agosto de 2017, en el poblado La Ladrillera (municipio de Badiraguato), incautaron 140 litros de morfina.

El 17 de agosto de 2017, en un laboratorio del poblado Alcoyonqui (Sinaloa) incautaron 50 toneladas de metanfetaminas, de los cuales 10.800 estaban en estado líquido y el resto en estado sólido.

El 12 de julio de 2018, en el Puesto Militar de Seguridad “Querobabi” (Estado de Sonora), intervinieron a un tráiler que transportaba vehículos y durante una inspección a los bidones plástico que contenía combustible, detectaron 95 litros de “ML”. Durante la prueba de campo encontraron que el 92 % era “ML”, el 1 % correspondía a agua y el siete % restante era combustible. El 1 de noviembre de 2018, en este mismo Puesto Militar, incautaron 994.56 litros de “ML” que estaba embotellada en frascos de agua tónica; la droga era transportada en un tráiler que salió de Jalisco con destino a Baja California.

El 19 de setiembre de 2018, en la zona del Cañón del Morro, incautaron 20 litros de “marihuana líquida”, la cual sería cuatro veces más potente que la marihuana normal.

El 3 de mayo de 2019, en el Aeropuerto Internacional de Mérida, incautaron más de 7 litros de aceite de “hachís líquido”, procedentes de la Ciudad de México. Según expertos cada una gota de esta droga en un cigarrillo común de cannabis potencializa cinco veces su efecto.

Países Bajos: en el 2005, en el puerto de Róterdam incautaron casi 2 toneladas de “CL” que se encontraba en conservas de espárragos procedentes de Perú.

Panamá: el 7 de julio de 2011, en el sector de El Porvenir frente a la Comarca de Guna Yala, decomisaron 3 toneladas de “CL” que estaban en 14 cilindros de 55 galones que se encontraban del velero “Intaka” (bandera estadounidense), que provenía de Cartagena (Colombia) y se dirigía a Honduras. Detuvieron a un español y una colombiana.

Imagen No. 49 : decomiso de “CL” en velero



Fuente: www.panamaamerica.com.pa

El 30 de noviembre de 2014, decomisaron 380 litros de “CL” en una embarcación que fue interceptada a la altura del corregimiento de Miramar (Provincia de Colón), capturaron a tres sujetos uno de ellos colombiano.

Perú: el 23 Setiembre 2009, en el puerto del Callao, decomisaron 4,5 toneladas de “CL” que se encontraba en un cargamento de alcachofas enlatadas con destino a España. El 28 mayo de 2010, incautaron 2.180 litros de “CL” en el Sector Bajo Lupuna (Provincia de Puerto Inca). El 9 de diciembre de 2011, en un inmueble de Huachipa (Lima), incautaron 500 kg de “CL” oculta en latas de conservas de espárragos que iban hacer exportados a España.

El 18 de mayo de 2013, en el distrito de Santa (Ancash) capturaron a dos sujetos con 40 litros de “látex de opio” en bidones plásticos que iban ser entregados a una embarcación pesquera que en alta mar la transbordaría a otra embarcación que lo llevaría hacia EE.UU. El 13 de octubre de 2013, en Paita, en una empresa procesadora de pota incautaron 4 toneladas de “CL”, que estaba impregnada como si fuera parte del líquido que se encontraba con los filetes de pota que tenía previsto ser enviada a Europa en el buque mercante “Kiel Trader 1326” (bandera de Malta). Capturaron a 7 peruanos, 4 colombianos, 2 argentinos, 1 mexicano y 1 israelí.

El 30 de octubre de 2013, en Lambayeque incautaron 17 litros de “látex de opio” que iba ser llevada a Ecuador. El 28 de noviembre de 2013, la Policía peruana informa que OCT conformada por colombianos habrían constituido empresas mineras de fachada en el Perú, para el envío de droga por vía marítima.

El 24 de julio de 2015, en el Callao, incautaron 132 kg de “CL” que se encontraba en seis bidones de aceite industrial y tenía como destino Panamá.

El 26 de abril de 2016, en el Centro Poblado de Santa Rosa (Ayacucho), incautaron 250 kg de “CL” que iba ser embarcado en una avioneta.

Imagen No. 50 : avioneta que iba a llevar “CL”



Fuente: medios abiertos en la web

El 10 de febrero de 2017, familiares de 80 pacientes que sufren trastornos de epilepsia, alzhéimer, autismo, párkinson, cáncer o esclerosis múltiple, entre otras enfermedades, cuyas enfermedades se trataban con “aceite de marihuana”, a través del colectivo “Buscando Esperanza”, solicitaron al gobierno peruano legalizar la marihuana medicinal y que se realice un registro médico de todas las personas que necesitan del aceite de esta planta para aliviar el dolor de la citadas enfermedades debido a que no pueden ser controladas con la medicina convencional. Este reclamo se dio debido a que el laboratorio que procesaba la marihuana fue intervenido por la Policía (La Republica, 2017).

En otros países se comercializan el “aceite de cannabis”, para tratar diversas enfermedades.

El 22 de julio de 2017, en el Centro Poblado Unión Kenkori (Junín), que es parte del Valle de los ríos Apurímac – Ene y Mantaro (VRAEM), incautaron 1.189.700 kg de “CL”.

El 8 de julio del 2018, en el centro poblado de San Juan de Mejorada (Ayacucho) incautaron 831.670 kg de “CL”. El 20 de setiembre de 2018, en el centro poblado El Cumbe (Cajamarca), decomisaron 126 litros de látex de opio que iba a Ecuador y de allí saldría a Europa.

El 23 de diciembre de 2018, en el terminal portuario del puerto de Paita (Piura), incautaron 40 litros de CL líquida”, que se encontraba oculta en las estructuras de un contenedor (columnas y vigas) que tenía como carga lícita quinua que iba ser enviado hacia España.

Guatemala: el 31 enero de 2014, intervino a un tráiler procedente de El Salvador, que transportaba 700 cajas con productos para automotores hallaron 24 frascos (tipo envase de champú) con CL.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: en febrero autoridades británicas sentenciaron a un hombre a 4 años de prisión por tratar de introducir al Reino Unido, 2,7 kg de “CL” en botellas mezclado con aceite de oliva. En mayo de 2015, en una operación internacional incautaron diversas drogas (hachís, marihuana); así como 11 litros de “anfetamina líquida”, deteniendo a ciudadanos, británicos y españoles.

Venezuela: la Guardia Costera estadounidense el 12 de abril de 2008, interdicto en aguas internacionales a la embarcación pesquera “Guasare II” (bandera de Venezuela) que fue llevada a la Estación Principal de Guardacostas “Punto Fijo” (Venezuela), hallando en sus tanques de combustible 1.325 litros de “CL”. En el Puerto de Maracaibo (Zulia), el 26 de junio de 2012, decomisaron 4,800 kg de “CL” en cilindros que se encontraba en cuatro contenedores que iban a ser transportado en un buque que tenía como destino el puerto de Veracruz (México).

Imagen No. 51 : “CL” en cilindros



Fuente: páginas abiertos en la web

Analizando el fenómeno

Se aprecia que los países donde se han incautado cocaína líquida (CL) son: Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, EE.UU, España, Honduras, Nicaragua, México, Países Bajos, Panamá, Perú, Guatemala, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Venezuela.

Mientras que “látex de opio” y “morfina” en estado líquido se dio en los países de Colombia, México y Perú y metanfetamina líquida, se detectó en México y EE.UU; resaltándose que estas drogas ilícitas fueron transportados principalmente en: “carga contenerizada”, “embarcaciones de carga”, “embarcaciones de pesca”, “embarcaciones de recreo” y “embarcaciones tipo “go-fast” y en menor escala en vehículos terrestres.

La mayor incautación de “droga líquida” fue de “CL” y estaba mezclada con combustible, aditivos, aceite vegetal y en cilindros de metal, bidones plásticos, botellas plásticas, latas de conservas; algunas veces fueron transportados en aeronaves y vehículos terrestres.

Los países de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú, y México, algunos productores y otros de acopio de sustancias ilícitas como: clorhidrato de cocaína (HCL), heroína, anfetaminas, al ser países con actividad minera estaría facilitando para que las OCT a través de testaferros conformen empresas mineras de fachada, con esta actividad legal podrían estar obteniendo insumos y personal de químicos que estarían dedicándose a desintegrar las sustancias ilícitas y mezclándoles con otros cuerpos líquidos y exportándolos.

Los decomisos de “CL” y “HCL” en Argentina, esta provendría de Bolivia (país fronterizo) y/o de Perú, por ser productores de “HCL”, que vendría siendo acopiada en este país, para sacarla posteriormente por sus puertos o puertos de Chile u Uruguay. Existiendo la posibilidad que el “HCL”, acopiado en estado sólido en Argentina, lo pasarían a “CL” y luego saldría por sus costas hacia Europa, África, México, etc. Argentina y Uruguay, al no ser países productores de “HCL”, los buques que zarpen de allí podrían ser considerados con menos probabilidad de perfil de riesgo.

Bolivia, país que aparte de ser minero es productor de “HCL” y en menor cantidad de látex de opio y morfina; que además comparte frontera con Perú (de donde estaría ingresando “CL”), Chile, Argentina y Brasil, estos últimos tres países podrían estar sirviendo de acopio, donde se estarían produciendo “CL” por que sería más factible conseguir insumos químicos para procesarla y sacarla en “cargas contenerizada” y “embarcaciones de recreo” a Europa principalmente por puertos de Chile, Brasil, Argentina, de este último país podría pasar a Uruguay para embarcarlos por sus puertos.

Colombia, productor de “HCL”, látex de opio, morfina y heroína, país que cuenta con actividad minera, que serviría para obtener insumos químicos para producir “HCL” y “CL”, para ser transportada en “embarcaciones de recreo”, “carga contenerizada”, “embarcaciones de carga”, embarcaciones “go-fast”, etc., la “CL” lo llevarían a las costas de Ecuador, Panamá y vía fluvial y terrestre a Venezuela para sacarlo al exterior.

Chile, país minero y agroexportador, cuenta con diversos puertos y tiene un gran flujo de tráfico marítimo (zarpes y arribos de buques) debido a su gran comercio con diversos países del mundo, por lo que OCT integrada por chilenos, bolivianos, peruanos, colombianos, mexicanos, etc., en este país vendrían acopiando cargamentos de “HCL” y/o “CL”, provenientes de Bolivia y Perú (países productores de “HCL”, con quien comparte frontera), esto se refuerza con la detención de bolivianos, chilenos y peruanos con cargas de “CL” en grandes y menores cantidades.

En este país las OCT también estarían obteniendo insumos químicos para iniciar la conversión a “CL” y luego enviarlos por sus diferentes puertos en “carga contenerizada”, “embarcaciones de recreo”, etc, hacia Europa y Estados Unidos.

Ecuador, país minero, considerado productor de látex de opio y morfina; que además comparte frontera con Colombia y Perú (productores de “HCL”), su territorio estaría sirviendo de acopio y procesamiento de “CL” y morfina, heroína que sería embarcado a Europa, Asia, Centroamérica y EE.UU.; a través de “carga contenerizada”, “embarcaciones de recreo”, “embarcaciones de carga”, embarcaciones “go-fast”, etc.

Estados Unidos de América, la “CL” incautada en las costas de Puerto Rico, procedería de Colombia, pero podría haber sido acopiado en Surinam y/o Venezuela. El destino final de esta “CL” sería los EE.UU. Respecto al decomiso de “ML”, esta ingresa de México a EE. UU, principalmente por vía terrestre, en tanques de combustible de vehículos y aprovechan el continuo flujo de ingreso de ciudadanos mexicanos a ese país.

España, en este país se incautó “CL”, en “embarcaciones de recreo” que estaban camuflados en bidones de agua y de combustible de mar; así como en “carga contenerizada” y la modalidad de “burrier o mula humana”.

Actualmente las OCT, por estrategia estarían optando por embarcar “CL” a este país, principalmente desde los países de Colombia, Surinam, Venezuela y Brasil (aguas del Caribe y Atlántico); y habrían disminuido sus embarques desde puertos del Pacífico, debido a la distancia, costo, y por qué las “embarcaciones de recreo” y/o “pesqueras” al cruzar el “Canal de Panamá” o “Estrecho de Magallanes”, generaría una alerta para las autoridades antidrogas.

En el caso de la “marihuana líquida”, incautada en un vivero y laboratorio, se deduciría que esta sustancia en este país por el momento lo elaborarían en menor proporción y sería empleada de manera recreativa y medicinal.

En Honduras, se presentó una incautación de “CL” en “carga contenerizada”, que se encontraba mezclada con grasa para maquinaria que había sido embarcada en el puerto de Maracaibo (Venezuela), cuyo destino final habría sido EE. UU y/o Europa. Este hecho reforzaría la hipótesis que en Venezuela se vendría procesando “CL”.

Nicaragua, la “CL”, incautada en este país proveniente de Costa Rica, cuya procedencia inicial sería de Colombia y su destino intermedio sería Guatemala y finalmente EE.UU.

México, incautaron un cargamento de “CL” en “carga contenerizada” procedente de Argentina, este hecho refuerza la hipótesis que la droga procedería de Bolivia y/o Perú, y estaría siendo acopiada en Argentina para desde allí embarcarlo a México u otros países.

Muy aparte México, también recibiría “CL”, procedente de Colombia y/o Ecuador, este último aunque no es productor sus puertos están siendo utilizados por las OCT.

La incautación de “CL” en el Aeropuerto Internacional de Tijuana, bajo la modalidad de “mula humana” y en la vía terrestre, se incautaron: “metanfetamina líquida”, “morfina líquida”, “marihuana u hachís líquido”, deja claro que las OCT para el envío de estas drogas líquidas, emplean las diversas modalidades.

Panamá, en este país se incautó “CL”, en una “embarcación de recreo” y “embarcación de pesca”; así como en la vía terrestre, esta “CL” provendría de Colombia y habría tenido como destino intermedio Guatemala, México y finalmente los EE. UU y/o Europa.

Países Bajos, en este país se incautó un cargamento de “CL”, en “carga contenerizada” procedentes de Perú.

Perú, país minero y productor de “HCL”, también produce látex de opio y morfina, pero en menor proporción.

Las OCT en este país habrían constituido empresas mineras para obtener insumos químicos y puedan producir “CL” y “HCL”, que luego es exportada en “embarcaciones de pesca”, “embarcaciones de recreo” y “carga contenerizada”, a través de las técnicas de: “carga” y “estructuras”.

En esta última técnica, se presentó un caso muy atípico donde la “CL”, se encontraba en la estructura del contenedor, lo cual hace muy complejo su detección.

La “CL” sale de Perú por sus puertos y en avionetas y vía terrestre hacia Bolivia. Mientras que a Chile y Ecuador por vía marítima y terrestre.

En Perú, algunas pacientes médicas empleaban el “aceite de marihuana”, como medicina natural, lo cual podría incrementarse, bajo el pretexto para el consumo medicinal.

Guatemala, se efectuó el decomiso de “CL”, en un tráiler procedente de El Salvador, esta tendría previsto llegar a México y finalmente los EE.UU.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, se incautó el “CL” por vía aérea bajo la modalidad de “mula humana”, pero no se descarta que también llegue por vía marítima.

Venezuela, se presentaron un decomiso de “CL” en una “embarcación pesquera” (bandera de Venezuela) y otro en “carga contenerizada” con destino el puerto de Veracruz (México), estos hechos permiten inferir que en éste país se vendría acopiando “CL” de Colombia y/o procesándola” para embarcarla por sus puertos y/o costas de Surinam.

Conclusiones

Los hechos nos permiten inferir que las OCT para evadir el control de las autoridades marítimas y policiales, han convertido las drogas ilícitas de estado sólido a “estado líquido”, como se aprecia las incautaciones dadas en los países arriba citados, siendo probable que también se esté presentando en otros países donde no hay registros; si tenemos en cuenta que las OCT en su accionar delictivo realizan y replican su mismo método delictivo a nivel internacional.

Las distintas transformaciones de “drogas líquidas”, principalmente del “CL”, sería más fácil de transportar y difícil de detectar por los escáneres, rayo x, perros antidrogas y por desconocimiento de algunas personas, debido a que encontrándose en estado líquido, podría cambiar su color, olor y podría mezclarse con agua, aceite (vegetal e industrial), combustible, grasa, para luego ser transportado en cilindros o bidones a bordo de buques mercantes, embarcaciones de pesca industrial, embarcaciones de pesca artesanal, embarcaciones de recreo, en hidroaviones, etc.

Así mismo, podría ser enviada al exterior en latas de conservas de pescado, botellas de bebidas, frutas y productos de agro exportación.

Las OCT buscan diversas estrategias que incluye medios y avances tecnológicos para evadir los controles y hacer llegar los estupefacientes a su destino final, rompiendo los envíos de cargamentos de droga tradicionales como es el caso de la presentación del clorhidrato de cocaína en estado sólido (forma de tipo ladrillos), desconcertando o pasando desapercibidos por desconocimiento algunas veces de las autoridades dado a que no estarían acostumbradas a inspeccionar y buscar sustancias ilícitas en estado líquido.

A pesar de que esta conversión le significa a las OCT, el desarrollo de un componente de alta innovación científica y una infraestructura especializada costosa, que le permita mezclar químicamente el “HCL”, anfetaminas, con diferentes líquidos y posteriormente revertir el proceso con expertos en la materia, los cuales cuentan con el tiempo y los recursos necesarios para hacerlo.

Es probable, que haya una conectividad entre el narcotráfico y la minería legal e ilegal, a través de empresas mineras de fachada de estas organizaciones criminales, que aprovechando sus licencias de importación pueden acceder a insumos químicos que sirvan para el procesamiento de drogas “líquidas” y “sólidas”.

Proyección

Si bien, no hay incautaciones constantes de “droga líquida”, no puede presumirse que sea poco empleada, por el contrario, ante la reducida capacidad de detección en los puertos de origen como en los de destino, podría inferirse que es más común de lo que se supondría y con la posibilidad de incrementarse su envío por vía marítima, aprovechando el tráfico marítimo a raíz de los convenios comerciales suscritos y por suscribirse entre los países de Suramérica, Europa, Asia, África y EE.UU.

Las OCT continuarán innovando técnicas para que sus envíos de drogas ilícitas, no sean detectadas; no descartándose que en un futuro próximo la “marihuana líquida”, si bien es cierto en Chile, España y México, se han detectado en menor cantidad y algunas veces de manera artesanal, esto podría incrementarse y producirse de manera más sofisticada y principalmente la marihuana tipo “cripy” por ser muy costosa, en algunos países podría incrementarse su consumo con el argumento de empleo en “medicina natural” o recreativa.

El personal de químicos al servicio de las OCT, no solo estarían realizando la conversión de droga en estado líquido; sino que también lo harían para el caso de las sustancias sólidas como el “HCL”, que lo mezclarían con minerales o introducirían en barras y rocas de minerales, haciendo más complejo su detección.

Recomendaciones

Debido a que la “droga líquida” es una técnica sofisticada que puede evadir al control de las autoridades, se hace necesario continuar con el fortalecimiento de la inteligencia humana, instalar e incrementar en los puertos y aeropuertos un componente de ciencia y tecnología, mediante medios innovadores (escáneres sofisticados) que detecten y neutralicen de manera oportuna estas drogas ilícitas en estado líquido; así como de las cargas de clorhidrato de cocaína mezclados en minerales, u otras sustancias.

Las autoridades marítimas y aduaneras, deberán estar atentos a la inspección de cualquier sustancia líquida u acuosa sospechosa, dado a que las OCT, buscaran diversas formas de evadir el control de las autoridades, siendo probable que, en un corto o mediano plazo, pueden repetir modalidades y técnicas por lo que no se debe desechar o desestimar las técnicas empleadas hace algunos años, porque son cíclicas.

Se deben intercambiar estrategias, información, legislaciones, procedimientos y protocolos en materia de lucha contra las drogas; afín de crear una sinergia regional e internacional para articular esfuerzos efectivos, tanto en los países productores, tránsito y destino, a fin de contrarrestar esta amenaza criminal.

REFERENCIAS

ARN. (2018). Análisis Regional de Narcotráfico Nro. 12. Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico (CIMCON).

ASN. (2019). Análisis semanal de Narcotráfico Nro. 19. Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico (CIMCON).

ASN. (2019). Análisis semanal de Narcotráfico Nro. 22. Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico (CIMCON).

UNODC. (2017). Colombia - monitoreo de territorios afectados por cultivos ilícitos 2016. Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito. Disponible en: https://www.unodc.org/documents/colombia/2017/julio/CENSO_2017_WEB_baja.pdf.

El siglo de torreón. (2015). Metanfetamina líquida es la principal droga de contrabando a EU. Disponible en: <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1179713.metanfetamina-liquida-es-la-principal-droga-de-contrabando-a-eu.html>

Ministerio de Salud de España. (2019). GHB o éxtasis líquido. Disponible en: <http://www.pnsd.mscbs.gob.es/eu/ciudadanos/informacion/sustanciasPsicoactivas/otrasDrogas/ghb.htm>

La Republica. (2017). En Perú 80 pacientes se tratan con aceite de marihuana. Disponible en: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rAlaUFWUg:https://larepublica.pe/sociedad/1014393-en-peru-80-pacientes-se-tratan-con-aceite-de-marihuana-80-pa-1&rlz=C_419&ct=clnk&gl=es



Fotografía: Marina de Guerra del Perú

“... Las drogas líquidas, se torna una amenaza silente, dado a que es fácil de transportar y difícil de detectar debido a que puede cambiar de color, olor y podría mezclarse en cualquier cuerpo líquido u coloidal..”

... Para contrarrestar esta amenaza, se deben instalar en los puertos un componente de ciencia y tecnología (escáneres sofisticados)..”

Técnico Segundo AP. Pablo Emilio Herbias Robles
Investigador Internacional del CIMCON
Marina de Guerra del Perú



INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO: BALUARTES FUNDAMENTALES PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL



Capitán de Fragata
ÁLVARO EDUARDO DÍAZ RIVERA
Armada Nacional República de Colombia
Director Escuela Internacional de Guardacostas

Capitán de Fragata

ÁLVARO EDUARDO DÍAZ RIVERA

Armada Nacional República de Colombia

Director Escuela Internacional de Guardacostas



INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO: BALUARTES FUNDAMENTALES PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL

RESUMEN

El narcotráfico es un fenómeno ilegal que afecta al entorno marítimo y todas sus actividades legales, tanto estatales como comerciales y privadas. Por su dinámica, complejidad y alcance requiere de una efectiva sinergia regional basada en la interoperabilidad entre los organismos estatales y las agencias de seguridad involucradas en la preservación de la seguridad y de la vida humana en el mar. El presente artículo pretende dar a conocer como la Escuela Internacional de Guardacostas, coadyuva a que la Armada Nacional de Colombia logre alcanzar esa sinergia, mediante la instrucción y entrenamiento de los hombres y mujeres que laboran en el mar; especialización que permite alcanzar la interoperabilidad planteada y se constituye es un arma valiosa para combatir las amenazas y actores ilegales en el mar, generando confianza y aumentando la cooperación internacional necesarias para lograr un entorno marítimo seguro y confiable.

Palabras claves:

Amenaza, Entrenamiento, Interoperabilidad, Instrucción, Narcotráfico, Seguridad Marítima, Sinergia, Transnacional.

ABSTRACT

Drug trafficking is an illegal phenomenon that affects the maritime environment and all its legal activities, both state and commercial and private. Due to its dynamics, complexity and scope, it requires an effective regional synergy based on interoperability between state agencies and security agencies involved in the preservation of security and human life at sea. This article aims to make known as the International Coast Guard School, helps the Colombian Navy achieve that synergy, through the instruction and training of men and women working in the sea; specialization that allows to achieve the interoperability raised and is constituted is a valuable weapon to combat threats and illegal actors at sea, generating trust and increasing the international cooperation necessary to achieve a safe and reliable maritime environment.

Keywords:

Drug Trafficking, Interoperability, Instruction, Maritime Security, Synergy, Threat, Training, Transnational.

Transporte marítimo

El transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional. A diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario; el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un costo muy económico (Pérez, 2012).

Es por ello que para el actual paradigma globalista de las relaciones internacionales: transnacionalismo – interdependencia compleja, el escenario marítimo es el principal medio de interconexión comercial para todos los actores (estatales y privados) del sistema internacional.

Actualmente, alrededor del 90% del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo internacional. Sin él, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual; su expansión constante se traduce en beneficios para todo el mundo (OMI, 2015).

Por lo anterior, los riesgos a los que se ve expuesto el transporte marítimo son enormes. Todos los fenómenos ilícitos de naturaleza transnacional, pueden afectar e incidir negativamente en todos los medios y modos de transporte en el mar.

Algunos de los mayores desafíos para la seguridad consisten en delitos, que, si bien son cometidos en territorio nacional, trascienden las fronteras de los países y afectan a regiones enteras y en definitiva, a la comunidad internacional (ONU, 2019).

Seguridad marítima

De acuerdo a la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea, se entiende por seguridad marítima una situación del sector marítimo mundial en la que se aplican el Derecho Internacional y las leyes nacionales. La libertad de navegación está garantizada y los ciudadanos, las infraestructuras, el transporte, el medio ambiente y los recursos marinos están protegidos (DSN, 2019).

Imagen No. 52 : Transporte marítimo internacional



Fuente: www.blogs.iadb.org/transporte/es/recesion-transporte-maritimo

Por ser de interés para toda la comunidad internacional, la seguridad marítima se convierte entonces en una prioridad para todos los Estados; los cuales, por la dinámica propia de la globalización, deben garantizar entornos marítimos jurisdiccionales seguros y coadyuvar para el mantenimiento de tales condiciones en las aguas internacionales. De igual forma, las autoridades nacionales se ven abocadas a trabajar cada vez más, de manera combinada, interagencial e interinstitucional para garantizar la seguridad en las áreas marítimas y portuarias.

La cooperación internacional en el entorno marítimo

La cooperación internacional puede analizarse desde muchas aristas. En el ámbito de la seguridad marítima y enfocada hacia el interés común de un entorno marítimo seguro y confiable (en un ambiente con una pluralidad de actores); la cooperación internacional se compone por el tridente conceptual: capacitación – instrucción – entrenamiento, el cual busca impactar positivamente el recurso más valioso de cualquier institución: el talento humano.

Recursos humanos – conocimiento – medios; son los bastiones fundamentales de cualquier marina de guerra, armada, fuerza naval, cuerpo de guardacostas y/o organismo marítimo de seguridad de cualquier estado nación en el mundo. El interés se centrará en los recursos humanos y en el conocimiento.

La experticia y destreza de sus integrantes, obtenidas a partir de una inversión constante en su instrucción y entrenamiento, se constituye en un arma poderosa y trascendental para cualquier institución estatal de seguridad marítima en el cumplimiento de su misión: combatir de manera efectiva y segura el uso ilícito de sus espacios marítimos jurisdiccionales, por parte de cualquier actor ilícito local o transnacional.

Es aquí donde la tarea silenciosa pero excepcional de las entidades dedicadas a la instrucción y entrenamiento de los miembros de las fuerzas de seguridad, en particular de las instituciones que se desenvuelven en el escenario marítimo; se torna eminentemente relevante para el mantenimiento de las condiciones necesarias para promover el desarrollo y el crecimiento de todos los países costeros alrededor del globo terráqueo.

Seguridad marítima y cooperación internacional

La transnacionalidad del crimen organizado, es un problema que atañe a todos los actores (estatales, públicos y privados) intervinientes en el escenario marítimo.

Los gobiernos están caracterizando como desafíos de seguridad aquellos problemas antes considerados como cuestiones policiales e inclusive amenazas a la sanidad pública. A diferencia de las amenazas tradicionales orientadas hacia el Estado, las amenazas transnacionales muchas veces surgen de una forma gradual y comúnmente resulta difícil precisar sus causas y efectos (Vásquez, 2006).

Migración ilegal, piratería, narcotráfico y contrabando, entre otras; son las principales amenazas a la seguridad marítima.

Imagen No. 53 : “Semisumergible”



Fuente: Armada Nacional de Colombia

Crimen transnacional

El crimen organizado transnacional: desde las redes criminales hasta los grupos insurgentes y organizaciones terroristas, tienen un hilo común: el dinero (Mavrellis, 2017).

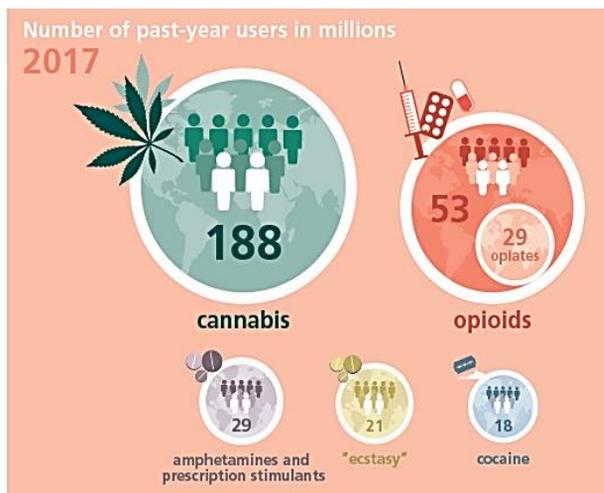
Imagen No. 54 : El valor de recuperación del Crimen.



Fuente: Global Financial Integrity

Sin ocupar el primer lugar del ranking, el narcotráfico es la amenaza genera un gran impacto y afectación en el transporte marítimo y por ende, en la seguridad marítima. Según la Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (en adelante: UNODC por su sigla en inglés), existen más de trecientos millones de personas que consumen sustancias ilícitas en el mundo.

Imagen No. 55 : Millones de Consumidores.



Fuente: Observatorio de Drogas de Colombia

Imagen No. 56 Rutas principales del tráfico de cocaína por incautaciones (2013 – 2017)



Fuente: Observatorio de Drogas de Colombia

La Escuela Internacional de Guardacostas y la seguridad marítima

La Escuela Internacional de Guardacostas (en adelante: ESCUIG) es un centro de formación y capacitación de carácter internacional; el cual capacita, entrena y evalúa a Oficiales, Suboficiales e Infantes de Marina Profesionales en funciones y actividades propias de guardacostas. Lo anterior, para propender por el máximo nivel de alistamiento de las tripulaciones mediante la aplicación de las normas, leyes, procedimientos y normatividad vigente; con el propósito de contribuir al cumplimiento de la misión institucional de las autoridades marítimas.

Bajo la premisa anterior, la ESCUIG entrena y capacita al personal de la Armada Nacional de Colombia (en adelante: ARC) en procedimientos de interdicción marítima, de abordaje, visita y registro, de búsqueda y rescate y de supervivencia en el mar bajo la estricta aplicación de la ley y la reglamentación vigente; con el fin de garantizar la seguridad en las aguas jurisdiccionales del país.

Mediante la instrucción y el entrenamiento, la ESCUIG coadyuva directamente para preservar la vida humana en el mar: función principal de cualquier ente de guardacostas.

Imagen No. 57 : Simulador de tiro



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

La ESCUIG, por la relevancia de su función institucional, contribuye activamente en la lucha contra las amenazas transnacionales en el escenario marítimo (específicamente en la lucha contra el fenómeno ilegal del narcotráfico marítimo y fluvial); mediante la transmisión de conocimientos a través de talento humano idóneo y experimentado, así como con el empleo de recursos tecnológicos. Por lo tanto, la ESCUIG crea, planea e implementa programas de capacitación encaminados a suministrar los conocimientos apropiados para el desarrollo de las operaciones propias del cuerpo de guardacostas; con el propósito de contribuir a la seguridad y defensa de la nación.

Actualmente su portafolio de servicios, consta de dieciséis cursos de carácter teórico – práctico en la modalidad “Escuela” y cuatro cursos en la modalidad “Grupo Móvil de Entrenamiento (en adelante: GME).

Imagen No. 58 : Ejercicio de Interdicción



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

Mediante el desarrollo de asignaturas teórico prácticas – que incluyen nociones básicas de Derechos Humanos y de Derecho Internacional Humanitario – los alumnos de los cursos de la ESCUIG (en ambas modalidades) reciben los conocimientos necesarios para salvaguardar la vida humana en el mar y para contrarrestar las amenazas transnacionales en el mar (particularmente el fenómeno del narcotráfico).

La Escuela Internacional de Guardacostas y la cooperación internacional

La Escuela de Guardacostas, unidad orgánica de la ARC, está ubicada en la ciudad de Cartagena de Indias (D.T. y C.) en Colombia. Fue creada el 06 de noviembre de 2009 y a partir del 11 de septiembre de 2015 se convirtió en la ESCUIG. Su función es entrenar y capacitar al personal de Oficiales, Suboficiales e Infantes de Marina Profesionales de la ARC; así como a los miembros de las armadas, marinas, fuerzas navales y cuerpos de guardacostas; en dos misiones trascendentales del rol propio de los cuerpos de guardacostas e instituciones equivalentes en el mundo: la lucha contra los fenómenos ilegales y las redes ilegales transnacionales, así como la preservación de la vida humana en el mar.

Imagen No. 59 : Instrucción investigador internacional



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

La ESCUIG es un centro de formación y capacitación de gente de mar, de carácter regional; el cual capacita, entrena y evalúa a Oficiales, Suboficiales e Infantes de Marina Profesionales en funciones y actividades propias de guardacostas. Lo anterior, para propender por el máximo nivel de alistamiento de las tripulaciones, mediante la aplicación de las normas, leyes, procedimientos y normatividad vigente; con el propósito de contribuir al cumplimiento de la misión institucional de las autoridades marítimas.

En pro de lo anterior, la ESCUIG entrena, capacita y reentrena al personal de las instituciones militares y civiles análogas a la ARC; en abordaje e interdicción marítima, supervivencia en el mar, búsqueda y rescate; bajo los parámetros y las normas procedimentales internacionales, con el fin de coadyuvar al mantenimiento de la seguridad en el escenario marítimo continental.

La ESCUIG cuenta con personal orgánico con amplia experiencia, con la experticia y competencias reglamentarias para la instrucción y capacitación del personal de alumnos nacionales e internacionales. Es por ello que su contribución en la lucha contra las amenazas transnacionales en el mar, es determinante para la materialización y obtención de resultados operacionales tangibles e intangibles por parte de los organismos e instituciones comprometidas con la seguridad de los espacios marítimos; condición indispensable para el crecimiento y desarrollo de cualquier país en el mundo. En dichos términos, la labor de la ESCUIG es altamente relevante por su alcance e impacto regional y continental.

Imagen No. 60 : Ejercicio de reentrenamiento



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

Es por ello que la ESCUIG, al propender por la materialización de una “sinergia regional a través de la interoperabilidad”, contribuye al fortalecimiento de los lazos de cooperación internacional.

Instrucción y entrenamiento

Desde el año 2009 y hasta la fecha, la ESCUIG ha capacitado y entrenado un total de 5.261 tripulantes a través de su oferta académica.

En la modalidad “Escuela” se han entrenado y capacitado 2.097 personas en la ESCUIG. Así mismo, han sido entrenados y capacitados 1.204 mediante la modalidad “GME” nacional.

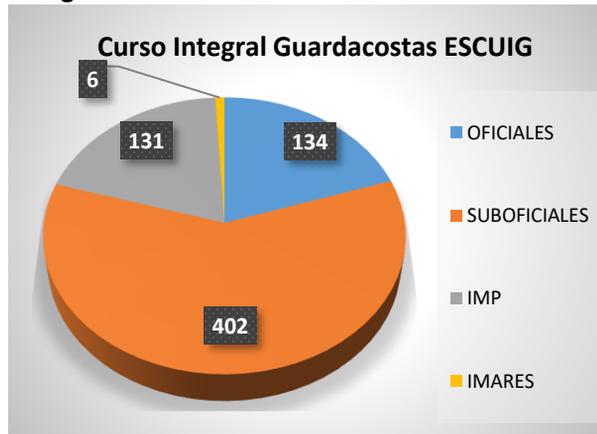
Imagen No. 61 : Estadística ESCUIG



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

El “Curso Integral de Guardacostas” (modalidad “Escuela”) ha sido impartido a 673 tripulantes de la ARC, para que puedan desempeñarse en las unidades operativas del cuerpo de guardacostas de la ARC.

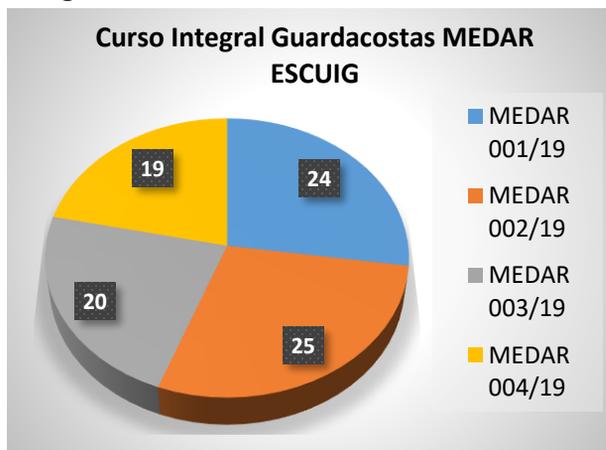
Imagen No. 62 : Estadística ESCUIG



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

De igual forma, la ESCUIG está comprometida con el nuevo modelo de educación de la ARC (en adelante: MEDAR), el cual entró en vigor a partir de enero de 2019; mediante el cual se han entrenado y capacitado hasta el momento a 88 Marineros Segundos de la ARC, a través del “Curso Integral de Guardacostas”.

Imagen No. 63 : Estadística ESCUIG



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

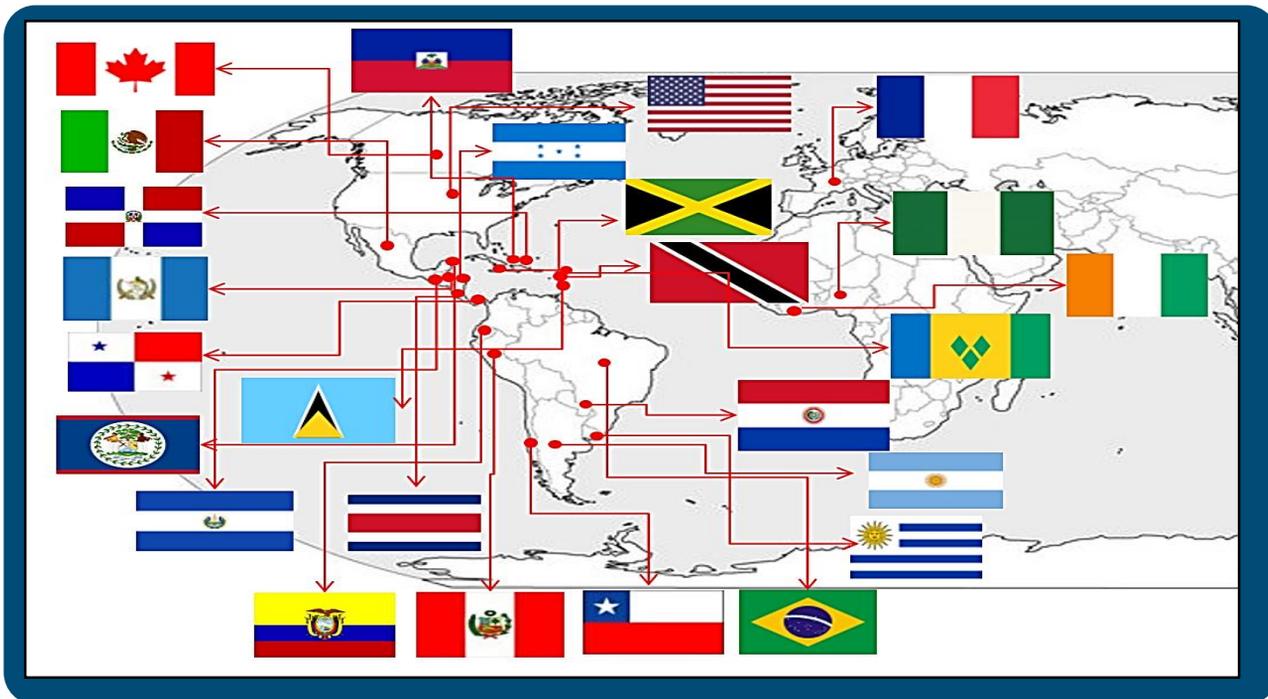
Así mismo, otro de los dieciséis cursos en la modalidad “Escuela”, es el Curso Internacional de Interdicción Marítima”, el cual se realiza en las instalaciones de la ESCUIG. Dicha capacitación la han realizado 423 estudiantes (148 alumnos nacionales colombianos y 275 alumnos extranjeros de 25 países del mundo de tres continentes).

Imagen No. 64 : Estadística ESCUIG



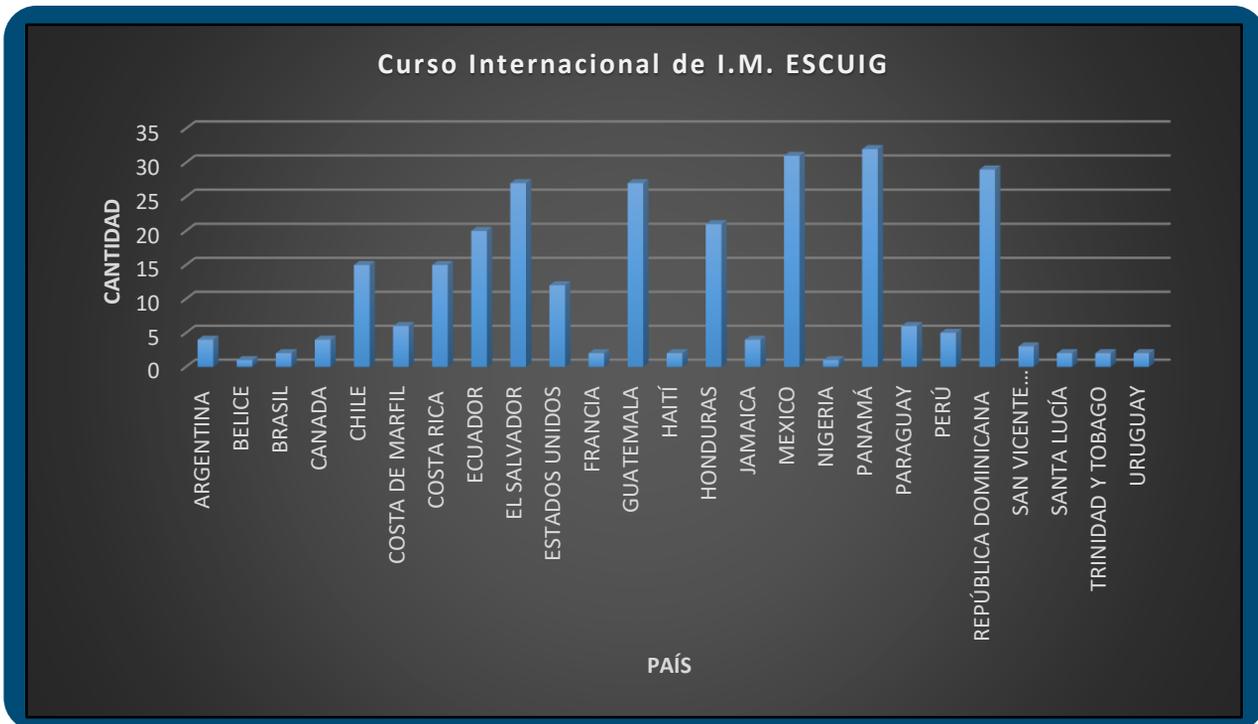
Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

Imagen No. 65 : Nacionalidades de los alumnos extranjeros del Curso Internacional de Interdicción Marítima de la Escuela Internacional de Guardacostas



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

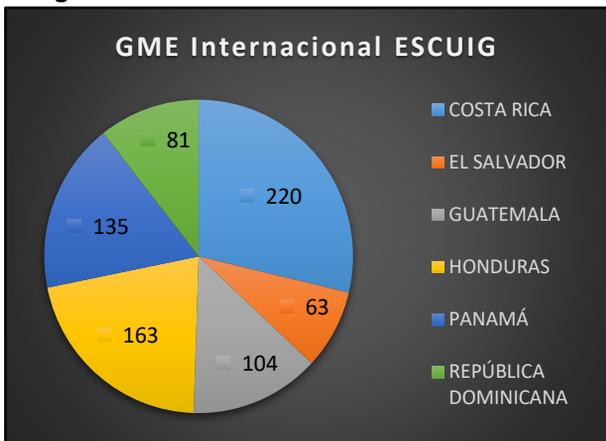
Imagen No. 66 : Estadística de los alumnos extranjeros del Curso Internacional de Interdicción Marítima de la Escuela Internacional de Guardacostas.



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

En adición a lo anterior, la ESCUIG lleva a cabo entrenamientos en la modalidad “GME” en todo el continente americano. Es así como han sido capacitados 766 tripulantes de seis países de Centroamérica y el Caribe.

Imagen No. 67 : Estadística ESCUIG



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

Cabe resaltar, que recientemente, la ESCUIG incorporó a su oferta académica, el “Curso Internacional de Interdicción Marítima Avanzado”, con el objetivo de brindar las competencias necesarias para planear y liderar operaciones de interdicción marítima relacionadas con el combate de amenazas transnacionales (puntualmente contra el tráfico de sustancias ilícitas por vía marítima) y operaciones de búsqueda y rescate; integrando el uso de medios de superficie y aeronavales.

El primer curso se desarrolló con una cohorte de diez Oficiales alumnos: 04 de Colombia, 01 de Guatemala, 03 de Honduras y 02 de República Dominicana; con el apoyo de la Escuela Naval de Cadetes “Almirante Padilla” de la ARC y la Escuela de Aviación Naval de la ARC.

Imagen No. 68 : Oferta académica de la Escuela Internacional de Guardacostas

CURSOS	GRUPOS MÓVILES DE ENTRENAMIENTO
CURSO INTEGRAL GUARDACOSTAS [10 Semanas]	GRUPO MÓVIL DE REENTRENAMIENTO (MTT) NACIONAL – GUARDACOSTAS [01 Semana]
CURSO INTERNACIONAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA [07 Semanas]	GRUPO MÓVIL DE REENTRENAMIENTO (MTT) INTERNACIONAL - INTERDICCIÓN MARÍTIMA (Diurno) [02 Semanas]
CURSO INTERNACIONAL DE INTERDICCIÓN MARÍTIMA AVANZADO [04 Semanas]	GRUPO MÓVIL DE REENTRENAMIENTO (MTT) INTERNACIONAL - INTERDICCIÓN MARÍTIMA AVANZADO (Nocturno) [02 Semanas]
CURSO GUIA CANINO ANTINARCÓTICOS CON ESPECIALIZACIÓN MARÍTIMA [10 Semanas]	GRUPO MÓVIL DE REENTRENAMIENTO (MTT) INTERNACIONAL - TÉCNICAS DE SUPERVIVENCIA PERSONAL (OMI 1.19) [02 Semanas]
CURSO DE MOTORES FUERA DE BORDA INTERMEDIO [04 Semanas]	 <p>¡SER GUARDACOSTAS ES UN HONOR!</p>
CURSO DE MOTORES FUERA DE BORDA AVANZADO [10 Semanas]	
CURSO INTERNACIONAL DE BÚSQUEDA Y RESCATE [02 Semanas]	
CURSO DE GUARDACOSTAS PARA LA RESERVA NAVAL [01 Semana]	
CURSO DE INSTRUCTOR DE GUARDACOSTAS [02 Semanas]	
CURSO PATRON DE YATE [02 Semanas]	
CURSO MOTORISTA COSTANERO [01 Semana]	
CURSO DE PRIMEROS AUXILIOS - CONOCIMIENTOS BÁSICOS (OMI 1.13) [01 Semana]	
CURSO DE PRIMEROS AUXILIOS SANITARIOS (OMI 1.14) [01 Semana]	
CURSO TÉCNICAS DE SUPERVIVENCIA PERSONAL (OMI 1.19) [01 Semana]	
CURSO PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA INCENDIOS (OMI 1.20) [01 Semana]	
CURSO SUFICIENCIA MANEJO EMBARACIONES DE SUPERVIVENCIA Y BOTES DE RESCATE (OMI 1.23) [01 Semana]	

Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

Imagen No. 69 : Instrucción y capacitación en la Escuela Internacional de Guardacostas



Fuente: Escuela Internacional de Guardacostas

Sinergia a través de la interoperabilidad

El funcionamiento de la ESCUIG en sus instalaciones actuales, se logró concretar gracias al apoyo de la Oficina Internacional de Asuntos de Antinarcóticos y aplicación de la Ley (en adelante: INL por su sigla en inglés), dependencia del Departamento de Estado de los Estados Unidos.

Por otra parte, la ESCUIG hace parte del Plan de Acción Conjunto de Colombia y Estados Unidos para Centroamérica y El Caribe (en adelante: USCAP por su sigla en inglés) del Comando Sur de los Estados Unidos, el cual es un esfuerzo colaborativo de cooperación en seguridad que está orientado en el establecimiento y el mejoramiento de las capacidades regionales para contrarrestar amenazas transnacionales.

Tanto USCAP como INL patrocinan y apoyan alumnos nacionales e internacionales, en varios cursos de la modalidad “Escuela” de la ESCUIG, así como entrenamientos en el exterior (modalidad “GME”).

Con base en ello, la visión de largo plazo de la ESCUIG contribuye activamente no solo a la estrategia de la ARC para combatir el tráfico de narcóticos y sus delitos conexos materializados por parte de organizaciones criminales transnacionales (en adelante: OCT); sino también en la proyección institucional de la ARC como una marina mediana de proyección regional.

La ESCUIG tiene como meta convertirse en un referente a nivel internacional en la instrucción, el entrenamiento y la capacitación de los miembros de las instituciones navales, organismos de seguridad, entes intervinientes en el control y seguridad del entorno marítimo, inclusive en la gente de mar.

La amenaza del narcotráfico es compleja, dinámica y adaptativa; por ello se requiere de esfuerzos y acciones combinadas, interagenciales e interinstitucionales para contrarrestar su accionar delictivo. Esto es lo que se denomina sinergia y su materialización se logra mediante el entrenamiento y capacitación del talento humano en el mar.

Imagen No. 70 : La amenaza transnacional del narcotráfico marítimo**Multisectorial y multidimensional****Afecta la seguridad y la estabilidad****Trasciende las fronteras**

Fuente: Elaboración propia

Narcotráfico: amenaza emergente y no tradicional (pero no nueva)

El narcotráfico no es un fenómeno ilegal producto de los “desajustes” de la modernidad, es una actividad transnacional histórica. Data del siglo XIX con el tráfico del opio desde la India hacia Francia e Inglaterra (su comercialización en China generó las “Guerras del Opio”). La globalización le ha servido para diversificarse y hacer más eficiente su metodología, con el fin de reducir los márgenes de riesgo y aumentar las probabilidades de éxito.

En el siglo pasado, en la década de los setenta, fue cuando se empezó a combatir el narcotráfico por vía marítima, como un problema de salud y/o de seguridad.

Actualmente, el narcotráfico reúne todas las condiciones para ser una verdadera amenaza mundial de naturaleza emergente (nuevos y múltiples actores) y no tradicional (de carácter asimétrico e irregular).

Multisectorial y multidimensional

Su naturaleza es diversa por la facultad de poder afectar los cuatro campos del poder (político-económico-social e inclusive el militar); es multidimensional debido a que se desenvuelve en todos los escenarios: marítimo, aéreo y terrestre.

Impacta la seguridad y la estabilidad

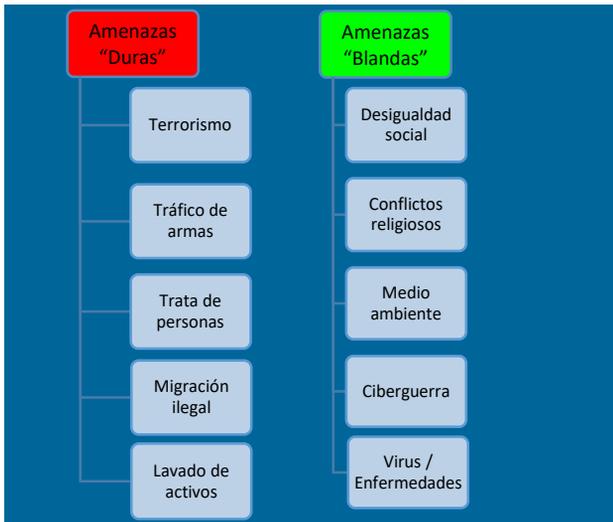
Tiene la capacidad de afectar la seguridad (impactar negativamente a todos los actores del sistema internacional, tanto públicos como privados) y la estabilidad (impactar negativamente a las sociedades) en todos los países del mundo.

Trasciende las fronteras

Es un flagelo global debido al gran alcance de su rango de acción.

El narcotráfico demanda de esfuerzos y acciones unificadas para contrarrestarlo.

Imagen No. 71 : La profundidad de la amenaza del narcotráfico.



Fuente: Elaboración propia a partir de Benítez y García, 2007

El narcotráfico tiene una relación intrínseca con ambos tipos o clases de amenazas. En el caso de las amenazas "duras", es un constituyente primario, debido a que promulga e impulsa la ocurrencia de las mismas. En el caso de las amenazas "blandas", está íntimamente relacionado con los indicadores (educación, empleo/ingresos, salud, servicios públicos y vivienda) de las necesidades básicas insatisfechas – desigualdad social.

¿Qué hacer?

El narcotráfico es un desafío, tanto para la seguridad del transporte marítimo y todas sus actividades legales, como para la estatalidad y la legalidad. Su complejidad hace que sea difícil luchar contra él. Además, su dinámica (en constante evolución e innovación) lo hace fuerte y su capacidad de adaptación a la actuación de los organismos de seguridad le permite tener alcances de nivel global.

Es por ello que la sinergia para contrarrestar su accionar delictivo e ilegal, se puede lograr a partir de la conjugación de cuatro elementos esenciales: Colaboración (C₁) – Cooperación (C₂) – Coordinación (C₃) – Confianza (C₄).

Esta denominada "Sinergia Regional" tiene en uno de sus componentes (C₂) la participación y acción directa de la Escuela Internacional de Guardacostas de la Armada Nacional de Colombia; como institución encargada de lograr materializar la interoperabilidad entre las instituciones y organizaciones intervinientes en la seguridad del escenario marítimo; a través de la instrucción, entrenamiento y capacitación de los hombres y mujeres que laboran diariamente en el mar.

Imagen No. 72 : Sinergia regional a través de la interoperabilidad

$$S.R. = \sum_{C=C_1}^{C_4} C$$

- S.R.: Sinergia regional.
- C₁: Intercambio de información.
- C₂: Capacitación, instrucción y reentrenamiento.
- C₃: Acciones navales combinadas: convergentes y concurrentes.
- C₄: Compartir insumos de valor.



Fuente: Elaboración propia

REFERENCIAS

Benítez, M. & García, M. (2007). *Los objetivos del milenio: las amenazas duras versus las amenazas blandas*. Kofi Annan. Universidad Centroamericana José Simeón Cañas. Disponible en: <http://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/Los-Objetivos-del-Milenio-Las-amenazas-duras-versus-las-amenazas-blandas.-Kofi-Annan.pdf>

DSN. (2019). *Seguridad marítima*. Departamento de Seguridad Nacional. Gobierno de España. Disponible en: <https://www.dsn.gob.es/es/sistema-seguridad-nacional/qu%C3%A9-es-seguridad-nacional/%C3%A1mbitos-seguridad-nacional/seguridad-mar%C3%ADtima>

Mavrellis, Ch. (2017). *The business of transnational crime*. Global Financial Integrity. Disponible en: <https://gfin integrity.org/business-transnational-crime/>

OMI. (2015). *El transporte marítimo: indispensable para el mundo*. Organización Marítima Internacional. Sala de prensa. Disponible en: <http://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>

ONU. (2019). *Amenazas transnacionales*. Organización de las Naciones Unidas. La ONU y el Estado de Derecho. Disponible en: <https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/transnational-threats/>

Pérez, J. (2012). *El transporte marítimo*. El Orden Mundial. Disponible en: <https://elordenmundial.com/el-transporte-maritimo/>

Vásquez, J. (2006). *Amenazas Transnacionales*. Fundación Dialnet. Universidad de la Rioja. Disponible en: <file:///C:/Users/DESCUIG/Downloads/Dialnet-AmenazasTransnacionales-4573368.pdf>





Fotografía: Armada República de Colombia

“... la Escuela Internacional de Guardacostas coadyuva de manera vital en el mantenimiento de la seguridad marítima internacional, contribuyendo al normal y seguro desempeño de los hombres y mujeres que enarbolan con orgullo un pabellón en la inmensidad del océano; que propenden por la seguridad y la preservación de la vida humana en el mar y que trabajan de manera incansable por brindar a sus conciudadanos un entorno marítimo seguro y confiable ...”

Capitán de Fragata Álvaro Eduardo Díaz Rivera
Director ESCUIG
Armada Nacional de Colombia





**INTEGRACIÓN
REGIONAL:
ACTIVIDADES DEL
CIMCON.
PRIMER SEMESTRE DE
2019**

28 de Enero de 2019:

Fuerza Naval de Honduras releva a su tripulante a bordo del CIMCON.

El señor Teniente de Navío Fermin Abraham Moreno Coello orgánico de la Fuerza Naval de Honduras se incorpora al CIMCON como nuevo analista e investigador internacional, en reemplazo del señor Teniente de Fragata Marlon Alexander Flóres Ávila que se desempeñó como analista e investigador por un lapso de tres años y ocho meses.



29 de Enero de 2019:

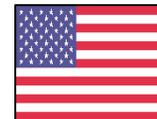
Visita del señor Jeremy McDermott, director ejecutivo y cofundador de InSight Crime.

Se recibe en el CIMCON la visita del señor Jeremy McDermott, director ejecutivo y cofundador de InSight Crime, interesado en conocer el papel del CIMCON en la estrategia de la Armada Nacional de Colombia en la lucha contra las drogas.



31 de Enero de 2019:

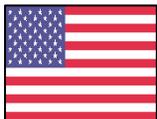
Visita de una comitiva de la Sección de Asuntos de Antinarcoóticos y Aplicación de la Ley (INL) de los Estados Unidos.



05 de Febrero de 2019:

Relevo de la dirección del Centro Internacional Marítimo de Análisis Contra el Narcotráfico.

En ceremonia especial, el señor Capitán de Fragata Álvaro Eduardo Díaz Rivera hace entrega formal de la dirección del CIMCON (cargo que ocupaba desde el mes de agosto de 2017) al señor Capitán de Navío Héctor Armando Castañeda Beltrán.



14 de Febrero de 2019:

Visita Comitiva Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC).



14 de Febrero de 2019:

Visita de la Delegado Unión Europea - señor Cesar García Álvarez; encargado para América Latina y Suiza de la dirección de planeamiento y gestión de crisis del servicio Europeo de acción exterior, interesado en conocer las funciones y proyecciones del CIMCON en relación con la lucha contra el narcotráfico.



08 de Marzo de 2019:

El Señor Capitán de Fragata Boris Eduardo Brito Moreno finaliza su comisión en el CIMCON. Luego de un año de servicio, el Señor Capitán de Fragata Boris Eduardo Brito Moreno orgánico de la Armada del Ecuador, finaliza su comisión como analista e investigador internacional del CIMCON; recibiendo un reconocimiento por su labor, siendo condecorado con la medalla “Servicios Distinguidos a la Armada Nacional”.



26 de Marzo de 2019:

Visita señor Michael O' Sullivan - Director Ejecutivo del Centro de Operaciones y Análisis Marítimo -Narcóticos (MAOC-N) en compañía del director de Operaciones (MAOC-N) y 01 analista de inteligencia del (MAOC-N).



15 de Abril de 2019:

Fotos oficiales ORIÓN III.



25 de Abril de 2019:

Visita al CIMCON por parte de la delegación del Congreso de los Estados Unidos de Norte América, liderada por el Congresista KEVIN MCCARTHY, líder del Partido Republicano en la Cámara de Diputados de los EE.UU, con el objetivo de conocer el centro y las modalidades de tráfico marítimo de drogas.



10 de Mayo de 2019:

Visita Colegio Interamericano de Defensa “Clase 58” OCONUS 2019, como parte del programa académico que cursan los alumnos del colegio para desempeñarse como asesores estratégicos de sus países de origen en las áreas de defensa y seguridad.



04 de Junio de 2019:

Visita Tripulación de la PHA Tonnerre Francesa.



12 de Junio de 2019:

Visita Personal de la Policía Nacional, Guardia Civil y Fiscalía de España.



25 de Junio de 2019:

Armada del Ecuador releva a su tripulante a bordo del CIMCON.

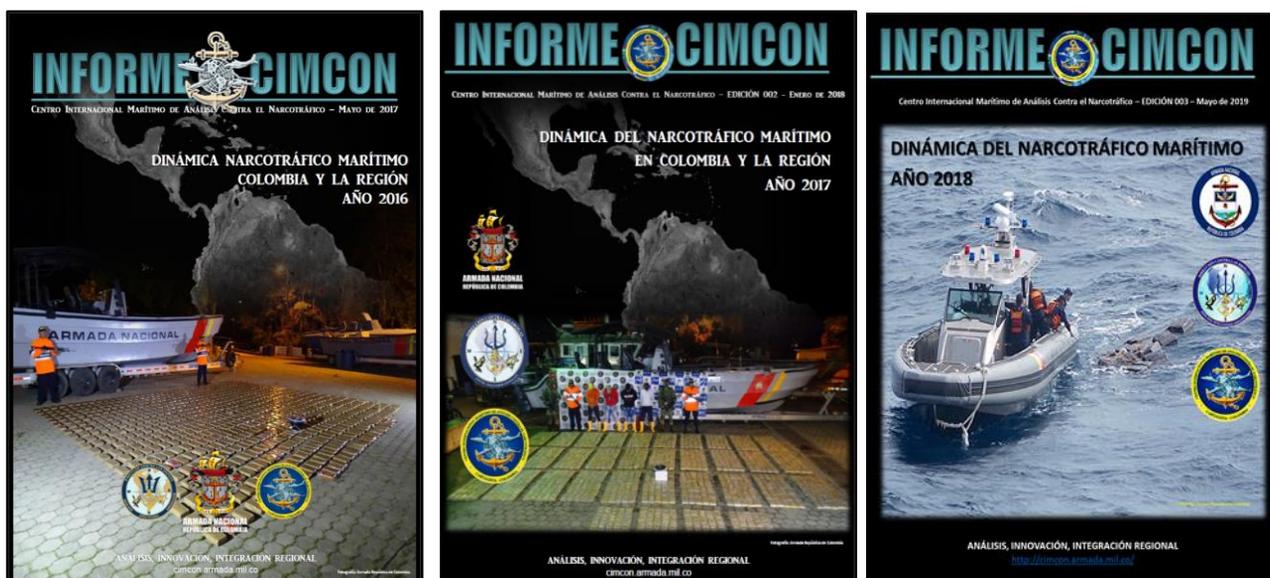
El señor Capitán de Navío Gustavo Ramiro Paz Noboa orgánico de la Armada del Ecuador se incorpora al CIMCON como nuevo analista e investigador internacional, en reemplazo del señor Capitán de Fragata Boris Eduardo Brito Moreno que se desempeñó como analista e investigador por un lapso de un año.



EDICIONES ANTERIORES REVISTA SEMESTRAL CIMCON



EDICIONES ANTERIORES INFORME ANUAL CIMCON



2016

2017

2018

PRODUCTOS DEL CIMCON – CERRADOS



PRODUCTOS DEL CIMCON – RESERVADOS





PARÁMETROS PARA PRESENTACIÓN DE ARTÍCULOS

La revista del CIMCON publica artículos de investigación, análisis e innovación relacionados con la lucha contra el narcotráfico en el escenario marítimo; con las siguientes temáticas:

- Comportamiento del narcotráfico en el mar:
Desarrollo, evolución, innovación, evaluación, modus operandi y prospectiva del fenómeno.
- Tráfico de narcóticos como crimen transnacional marítimo:
Comportamiento, actualidad, estrategias, amenazas emergentes y delitos conexos.
- Cooperación internacional en la lucha contra el narcotráfico por vía marítima:
Intercambio de conocimientos y buenas prácticas, políticas y estrategias combinadas contributivas, medición de la afectación al narcotráfico e impacto estratégico de la lucha contra las drogas.

Los artículos que se presenten a la revista deben cumplir los siguientes requisitos:

TÍTULO: No debe exceder de quince (15) palabras.

PERFIL DEL AUTOR: En cinco (05) líneas debe especificarse: el título o grado, el nombre completo, la afiliación institucional y los principales logros académicos.

PALABRAS CLAVE: Debe presentar mínimo cinco (05) palabras clave, en español y en inglés.

RESUMEN: Debe tener un mínimo de cien (100) palabras y no debe sobrepasar las ciento cincuenta (150) palabras, en español e inglés. Debe incluir el objetivo principal, alcance y resultado principal.

EXTENSIÓN: Debe tener un mínimo de ocho (08) páginas y máximo de doce (12) páginas, con interlineado sencillo y tipo de letra "Calibri – 12". Puede incluir gráficas, tablas y/o fotografías.

REDACCIÓN Y ESTILO: Debe ajustarse a los principios de claridad, concisión, precisión, sencillez y cohesión en su vocabulario y construcción gramatical; escrito de forma impersonal y preferentemente en tercera persona. Debe incorporar citas y notas de referencia de las fuentes empleadas e incorporar un glosario de términos en caso de usar un lenguaje muy especializado.

NORMAS DE PRESENTACIÓN: El significado de una abreviatura o sigla debe especificarse cuando se mencione por primera vez en el escrito. Para el empleo de citas, notas y referencias deben aplicarse las normas APA 6ª edición.

Los artículos serán revisados por el Comité Editorial, el cual seleccionará los que serán publicados.

FÉ DE ERRATAS

Las ideas y opiniones de los artículos de la revista del CIMCON no constituyen la posición oficial de las Armadas, Marinas, Cuerpos de Guardacostas y/o Agencias relacionadas con el combate al narcotráfico en el mar; representan el análisis realizado por los investigadores nacionales e internacionales del CIMCON y/o de los autores de cada uno de los artículos publicados. El objetivo es analizar el transporte de sustancias ilícitas, con el fin de coadyuvar desde la academia a la lucha contra las drogas; aportando información de interés, valiosa y relevante para la lucha contra las drogas en el escenario marítimo.





ARMADA DE COLOMBIA

CENTRO INTERNACIONAL MARÍTIMO DE ANÁLISIS CONTRA EL NARCOTRÁFICO

Diagonal 20. Transversal 52
Escuela Naval de Cadetes "Almirante Padilla"
Barrio "El bosque". Isla "Manzanillo"
Cartagena de Indias D.T. y C.
Bolívar (Colombia)
Móvil (+57) 310 7954642
E-mail: direccion@cimcon.mil.co
<http://cimcon.armada.mil.co>